



UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN MARTÍN (UNSAM)

INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS SOCIALES (IDAES)

Maestría en Historia

Tesis de Maestría

**Los marineros de las naves corsarias de las Provincias
Unidas del Río de la Plata: sociabilidad, cotidianidad y
resistencia (1815 – 1828)**

Tesista: Lic. Agustín Daniel Desiderato

Directora: Dra. María Inés Tato

Buenos Aires, Abril
2019

ÍNDICE

Agradecimientos	4
Siglas y abreviaturas utilizadas	6
Introducción	8
Presentación del problema	
de investigación y objetivos	8
Estado de la cuestión	13
Marco teórico y metodológico	21
Estructura de la tesis.....	23
Capítulo 1: los marineros	25
Introducción	25
Nacionalidades heterogéneas	26
La necesidad y el lucro del curso.....	33
Consideraciones finales	43
Capítulo 2: la vida a bordo	44
Introducción	44
El trabajo y el ocio	45
Las enfermedades y la alimentación	51
La disciplina y la deserción	58
Consideraciones finales	64

Capítulo 3: los motines	65
Introducción	65
Índices y comparaciones	66
Penas y castigos	69
Las causas	72
Consideraciones finales	87
 Conclusión	 84
 Fuentes	 87
Inéditas	87
Éditas	87
 Bibliografía	 91
 Glosario	 107
 Anexos	 111
I. Marineros de los corsarios <i>Recompensa</i> , <i>Provinciano Oriental</i> y <i>Carlota</i> 1827-1828.....	111
II. Índice de motines 1815-1828.....	113

AGRADECIMIENTOS

Este trabajo de tesis fue producto de una investigación de casi dos años, en la que no faltaron los consejos, las opiniones y las palabras de aliento de muchas personas. Por ello, quisiera dedicar estas páginas para expresar mi gratitud a todas y cada una de ellas.

En primer lugar, a María Inés Tato por su inagotable ayuda y consejo durante todo este tiempo. Siempre ha sabido confiar y creer en este proyecto de trabajo. Su vocación, su sabiduría y su humildad, me han servido de ejemplo y de modelo durante mi camino por la investigación.

Por otra parte, le doy las gracias al *Grupo de Estudios Históricos sobre la Guerra* (GEHiGue) del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr. Emilio Ravignani" (IHAYA), al que tuve la oportunidad de integrarme durante el año 2017, mediante este mismo tópico de investigación. Todas las charlas, reuniones y presentaciones encaradas por el grupo han resultado enormemente fructíferas para mi desarrollo personal y profesional.

Asimismo, la cursada de maestría en el IDAES fue una de las mejores decisiones de mis últimos años. Ser alumno allí me ha permitido adquirir otros saberes y experiencias, así como también tomar contacto con nuevas investigaciones, gracias a los numerosos seminarios y talleres que se dictan en la institución. Agradezco a los profesores que he tenido: Cristiana Schettini, Claudio Belini, Nicolás Kwiatkowski, Marina Franco, Fernando Devoto, Juan Suriano, Luciana Anapios, Martín Albornoz Crespo, Natalia Gavazzo, Lucila Nejamkis, Menara Guizardi, Martín Ribadero, Omar Acha y Gabriela Delamata. También a mis compañeros de cursada, en especial a Santiago Capurro Robles, a quien hoy tengo el placer de llamar mi amigo.

Agradezco a Nicolás Fernán Rey y a Juan Pablo Daniel Romonone Díaz, por su ayuda recolectando y fotografiando documentos en el Archivo General de la Nación (AGN) y en el Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales (DEHN), y a Belén Zahlut, por su colaboración en las traducciones del inglés al español que fueron necesarias para desarrollar este texto. De igual modo, quiero expresar mi gratitud a mis colegas de la Universidad del Salvador (USAL), Darío Oscar García Pérez, Leandro Moledo Falla, Osvaldo Daniel Orsili Rando, Daniel Tripputi, Juan Francisco Fantino, por haber leído fragmentos y versiones preliminares de este trabajo. A mis

amigos de la vida, compañeros de mil viajes, José Lezama y Sebastián Aceste.

Tampoco me olvido a los hombres y mujeres de los diversos repositorios y bibliotecas que he visitado y consultado. Su trabajo anónimo y silencioso me ha permitido acceder a documentación original e irrepetible, sin la cual no hubiera avanzado en mi investigación.

Sería imposible resumir en unas cuantas líneas el profundo agradecimiento y cariño que siento por mi familia, por lo que intentaré ser lo más breve posible. Quiero agradecer especialmente a Mariana, mi compañera de vida, que supo tolerar mis momentos de escritura y reclusión. A mi hermano Nicolás, por ser mi mejor amigo. A mis abuelos, Salvador, Lucy, José Ricardo y Lola, por el cariño y el amor de tantos años. A Roberto Barrios y a Cecilia Ciarlotti, por su presencia y apoyo incondicional en todos mis sueños y proyectos.

Por último, agradezco a mis padres, Daniel y Silvia, quienes han sido los primeros maestros y mentores que me dio la vida. Todo lo que soy se lo debo a ellos.

SIGLAS Y ABREVIATURAS UTILIZADAS

- En orden alfabético -

Archivos, organismos e instituciones

AGM: Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”.

AGN: Archivo General de la Nación.

BCN: Boletín del Centro Naval.

DEHN: Departamento de Estudios Históricos Navales.

GEHiGue: Grupo de Estudios Históricos sobre la Guerra.

IHAYA: Instituto de Historia Argentina y Americana “Dr. Emilio Ravignani”

IDAES: Instituto de Altos Estudios Sociales.

UNSAM: Universidad Nacional de San Martín.

USAL: Universidad del Salvador.

Grados navales y militares

almte.: almirante

cap.: capitán

com.: comodoro

cnl.: coronel

contralmte.: contralmirante

cte.: comandante

gral.: general

myor.: mayor

tte.: teniente

sgto.: sargento

subte.: subteniente

vicealmte.: vicealmirante

Naves

bal.: balandra

berg.: bergantín

cbta.: corbeta

fal.: falucho

fgta.: fragata

gol.: goleta

sum.: sumaca

INTRODUCCIÓN

Presentación del problema de investigación y objetivos

El objeto de investigación de la presente tesis de maestría son los marineros embarcados en las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata, entre 1815 y 1828, en el intento de abordar a un grupo social parcialmente estudiado por la historiografía argentina.

A modo de hipótesis sostenemos que, en la cotidianidad de las embarcaciones corsarias, durante la guerra por la independencia y la guerra contra el Imperio del Brasil, los marineros establecieron vínculos de solidaridad, cooperación y organización que derivaron en formas de transmisión de conocimientos y creencias, así como también en formas de resistencia.

Asimismo, nuestros objetivos son los siguientes:

- Entender la relación entre el contexto bélico, político, económico y social de las Provincias Unidas del Río de la Plata y la necesidad de tripular barcos corsarios para encarar la guerra contra la corona española y el Imperio del Brasil.
- Estudiar los vínculos sociales entre la marinería y su cotidianidad a bordo de las embarcaciones corsarias.
- Explorar la extracción social de los marineros y sus nacionalidades.
- Analizar algunas de las diversas formas de resistencia de los marineros contra sus superiores, como las deserciones y los motines.

Debido a dichos objetivos, se hace necesario explicitar algunas definiciones previas como tripulación, marinería, buques corsarios, Provincias Unidas del Río de la Plata y motines, entre otros.

Los buques de guerra de la época disponían de una tripulación, entendida como todos los hombres de mar que tripulaban, pero no comandaban, una embarcación. Estos eran oficiales de mar, marineros, artilleros, soldados de guarnición y grumetes,

entre otros.¹ De igual modo, los marineros eran individuos que, como parte de una tripulación, vivían y trabajaban en la nave, bajo las órdenes de sus superiores, ocupándose de diversas tareas, como la maniobra y la conservación del buque. Los diccionarios de lengua castellana, de 1817 y 1826, definían al marinero como “*el hombre de mar que sirve en las maniobras de las embarcaciones*”,² mientras que el diccionario marítimo español, de 1831, siendo un poco más específico, lo hacía de forma siguiente:

El que profesa ó entiende el arte de la marinería y sus maniobras. [...]
El hombre de mar que sirve en las maniobras de las embarcaciones. [...]
se tomaba esta voz por todo hombre de mar embarcado con destino á la
maniobra, gobierno y demas faenas de la nave, [...].³

En suma, la lengua española otorgó el mismo significado al vocablo marinero, sin presentar variaciones durante nuestro periodo estudiado.

Por otra parte, es necesario elaborar una breve explicación del corso. Sus orígenes se remontan a etapas tan antiguas como la baja Edad Media, siendo empleado por diversos actores hasta ser finalmente abolido, en el Tratado de París, el 30 de marzo de 1856.⁴ Fue empleado por las *Provincias Unidas del Río de la Plata*, nombre que recibió la unidad de gobierno surgida de la Revolución de Mayo de 1810, luego de la firma del Estatuto Provisional en noviembre de 1811.⁵

¹ JULIO M. LUQUI-LAGLEYZE, “El aporte extranjero a la conformación de las tripulaciones de las escuadras argentinas en las guerras de independencia y del Brasil, 1814-1830”, en *Temas de historia argentina y americana*, núm. 10 (2007), p. 90. Consultado en <http://bibliotecadigital.uca.edu.ar/repositorio/revistas/temas-de-historia10.pdf>

² REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la lengua castellana*, Madrid, Imprenta Real, 1817, p. 556. Consultado en <https://hdl.handle.net/2027/ucm.5310803938>; REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la lengua castellana*, París, Masson É Hijo, 1826, p. 553. Consultado en [https://hdl.handle.net/2027/uc1.\\$c234322](https://hdl.handle.net/2027/uc1.$c234322)

³ MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE (ed.), *Diccionario marítimo español*, Madrid, Imprenta real, 1831, p. 361. Consultado en <https://hdl.handle.net/2027/hvd.32044080602071>

⁴ Los aspectos históricos de la guerra de corso exceden los objetivos y propósitos de este trabajo. Para una lectura más profunda, ver: OSCAR CRUZ BARNEY, *El Corso Marítimo*, México D.F., Universidad Nacional Autónoma de México, 2013.

⁵ Posteriormente, en distintos actos de afirmación de soberanía, se utilizaron variantes del mismo nombre como Provincias Unidas en Sud América, aunque el título de Provincias Unidas del Río de la Plata se siguió utilizando. Algunos documentos así lo demuestran, como el fechado el 15 de enero de 1820, donde se le otorgaba a David Jewett el grado de coronel. Ver: ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN [en adelante AGN], Sala X [en adelante X], legajo 5-1-3 [en adelante solo el número], Marina, Corsarios; Lo mismo ocurre con las instrucciones reservadas que el corsario Provinciano Oriental, en la guerra con el Imperio del Brasil, recibió de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Ver: AGN, X,

El vocablo *corsario* define a todo buque que navegaba armado para hacer la guerra en nombre de un estado o nación,⁶ tratándose de una práctica legal, siempre y cuando cumpla con las pautas del derecho internacional o de gentes.⁷ Primero, debía existir una guerra declarada y reconocida entre dos o más estados, reinos o naciones. Segundo, el buque debía portar una *carta o patente* donde se reglamentaban todas las condiciones a las que debía ajustarse. Este documento era emitido, sellado y firmado por el capitán, la tripulación, el armador y el estado o nación cuya bandera se representaba.⁸

Los comandantes y armadores corrían con el riesgo de la empresa, pues tenían que invertir su propio dinero para el aprovisionamiento y preparación de la nave.⁹ Además, existía un individuo que actuaba como fiador, es decir, como un garante que respondía monetariamente por el cumplimiento del corso.

Todas las presas capturadas eran remitidas a un puerto de la nación o estado emisor de la patente, para ser allí juzgadas por un Tribunal de Presas que determinaba si las capturas habían sido hechas cumpliendo las reglas y convenios establecidos.¹⁰

Existían diferentes tipos y modalidades de guerra de corso. Había corsarios privados y del estado. La diferencia no sólo estaba en el origen de los fondos para preparar al barco y a sus tripulaciones, sino también en sus objetivos. En los buques corsarios del estado, por ejemplo, el capitán tenía un pliego con instrucciones reservadas que debía cumplir. Asimismo, había naves mercantes armadas en corso, que mientras se dedicaban a su tarea de transporte y comercio, estaban autorizadas

4-5-5, Ministerio de Guerra, Guerra del Brasil. Además, en el capítulo primero “Declaraciones, derechos y garantías”, el artículo 35 de la Constitución de la Nación Argentina, introducido en la reforma de 1860, establece que las denominaciones adoptadas sucesivamente desde 1810 hasta el presente, a saber: Provincias Unidas del Río de la Plata, República Argentina y Confederación Argentina, serán en adelante nombres oficiales indistintamente para la designación del Gobierno y territorio de las provincias. “*El artículo contiene una declaración de alto contenido simbólico y una disposición jurídica que resuelve un conflicto de identidad.*”, en ELSA GELLY, *Constitución de la Nación Argentina: Comentada y Concordada*, Buenos Aires, La Ley, p. 309.

⁶ “*El que manda alguna embarcacion armada en corso con patente del Rey ó del Gobierno.*”, en MARTÍN FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, *op. cit.*, p. 182.

⁷ “*El derecho internacional suele también ser llamado en castellano derecho de gentes por la estrecha vinculación que mantuvo, en su origen, con el jus gentium romano [...]. El nombre de derecho internacional le fue puesto por Jeremy Bentham en el siglo XIX y ha perdurado [...] hasta nuestros días.*”, en JULIO BARBOZA, *El Derecho Internacional Público*, Buenos Aires, Zavalía, 2008, p. 13.

⁸ Los armadores solían ser comerciantes, a veces marinos, con recursos suficientes como para invertir su capital en el armado de buques corsarios.

⁹ MIGUEL Á. DE MARCO, *Corsarios argentinos: héroes del mar en la independencia y la guerra con el Brasil*, Buenos Aires, Emecé, 2013, p. 14.

¹⁰ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso Rioplatense*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1996, p. 16.

para hacer presas enemigas.¹¹

La primera implantación del corso se realizó durante la guerra de independencia, conflicto militar contra españoles y otros realistas comprendido entre 1810 y 1820.¹² Luego del 25 de mayo de 1810, los gobiernos revolucionarios de Buenos Aires ejercieron una guerra de corso fluvial, entre 1810 y 1815, contra los realistas en el Río de la Plata, que finalizó con la caída de la ciudad de Montevideo. Sin embargo, a principios de 1815, el director supremo, Ignacio Álvarez Thomas, decidió recurrir nuevamente a esta práctica,¹³ después de algunos rumores sobre una gran expedición española destinada a recuperar el control de la región.¹⁴

Así pues, se sostuvo un corso de carácter marítimo contra la monarquía española hasta 1821, fecha en que fue legalmente suspendido. No obstante, debido a las lentas comunicaciones de la época y a los teatros distantes en donde se encontraban operando algunas naves, no sería hasta iniciado el año 1822 en que esta actividad cesó definitivamente.¹⁵

La segunda implantación del corso se operó durante la guerra con el Brasil, entre 1825 y 1828, empleándose buques privados, buques del estado y buques mercantes con patentes corsarias de forma fluvial y marítima. No obstante, mientras el fluvial se limitó a unas pocas capturas hechas por la Escuadra Republicana en el Plata y otras tantas del cabotaje local, propio y del Imperio,¹⁶ el corso marítimo llegó a teatros de operaciones tan lejanos como el Atlántico Norte, el Caribe y las costas de África Occidental. Durante el año 1828, luego de firmar la paz con el Imperio del Brasil, las Provincias Unidas del Río de la Plata dieron por finalizado el corso.¹⁷

¹¹ Para una lectura más profunda sobre esta temática, ver: *Ibid.*, pp. 99-106.

¹² Sobre una correcta definición y demarcación de dicho proceso histórico en la historiografía argentina, recomendamos: GABRIEL DI MEGLIO, “La guerra de independencia en la historiografía argentina”, en MANUEL CHUST Y JOSÉ A. SERRANO (eds.), *Debates sobre las independencias iberoamericanas*, Madrid, AHILA-Iberoamericana-Vervuert, 2007, pp. 27-45.

¹³ MIGUEL Á. DE MARCO, *Corsarios...*, p. 91.

¹⁴ “[...] el rey Fernando VII en junta de guerra había dispuesto despachar al Río de la Plata al general Pablo Morillo al frente de 10.600 hombres, embarcados en 60 transportes que serían custodiados por un navío y tres fragatas.”, en ISIDORO J. RUIZ MORENO, *Campañas militares argentinas. La política y la guerra*, Buenos Aires, Emecé, 2005, pp. 179-180.

¹⁵ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, p. 317.

¹⁶ *Ibid.*, pp. 360-361.

¹⁷ RICARDO PICCIRILLI, *Lecciones de Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1967, p. 161.

El vocablo *motín*, eje del capítulo tercero, es de raíz antigua y etimológicamente proviene del latín *motus*, cuyo significado es movimiento.¹⁸

Algunos autores, como Eric Hobsbawm y Edward P. Thompson, lo definen como un estado general de tumulto, de discordia y de disturbio social vinculado a la protesta, cuyo origen es espontáneo y su desarrollo es desorganizado.

Eric Hobsbawm asociaba el motín a una turba urbana, integrada por “*todas las clases urbanas pobres encaminado al logro de cambios políticos o económicos mediante la acción directa –es decir, por el motín o la rebelión-, pero un movimiento que todavía no estaba inspirado por ninguna ideología específica*”.¹⁹ Edward P. Thompson estudió los motines de subsistencias, como una forma común de protesta popular, en Europa, entre los siglos XV y XIX, donde una multitud reclamaba por el abastecimiento de alimentos básicos, como el pan, a un precio justo. Entonces el gobernador, para evitar el quiebre del orden social y la buena relación con su pueblo, intervenía en los conflictos de manera paternalista, es decir, como un mediador que brindaba respuestas a los reclamos populares. Una vez conseguida esa concesión la concentración popular carecía de sentido y se dispersaba.²⁰ Sin embargo, otros autores, aseguran que la palabra *motín* “*data solo de la Francia del siglo XVI, cuando fue acuñada para describir un acto de insubordinación militar colectiva, una revuelta de tropas contra la autoridad militar legalmente constituida*”.²¹ Sería allí, entonces, donde el motín adquirió más especificidad por su conexión a las rebeliones que se iniciaron en los ejércitos europeos. “*Se ha aplicado a una amplia gama de incidentes diferentes por capitanes, oficiales del ejército, magistrados, soldados y marineros*”.²²

¹⁸ NIKLAS FRYKMAN, CLARE ANDERSON, LEX H. VAN VOSS Y MARCUS REDIKER, “Mutiny and maritime radicalism in the Age of Revolution: An introduction”, en *International Review of Social History*, vol. 58, núm. 21 (2013), pp. 1-2. Consultado en https://www.researchgate.net/publication/259438343_Mutiny_and_Maritime_Radicalism_in_the_Age_of_Revolution_An_Introduction

¹⁹ ERIC J. HOBSBAWM, *Rebeldes primitivos: Estudio sobre las formas arcaicas de los movimientos sociales en los siglos XIX y XX*, Buenos Aires, Ariel, 1983, p. 168.

²⁰ EDWARD P. THOMPSON, *Costumbres en común*, Barcelona, Crítica, 1995, pp. 213-293.

²¹ “[...] the word itself dates only from sixteenth-century France, when it was coined to describe an act of collective military insubordination, a revolt of troops against lawfully constituted military authority” [traducción propia], en ELIHU ROSE, “The anatomy of mutiny”, en *Armed Forces & Society*, vol. 8, núm. 4 (1982), pp. 561. Consultado en <https://journals.sagepub.com>

²² “It has been applied to a wide range of different incidents by captains, army officers, magistrates, soldiers and sailors.” [traducción propia], en AARON JAFFER, *Lascars and Indian Ocean Seafaring, 1780-1860: Shipboard Life, Unrest and Mutiny*, Suffolk, Boydell Press, 2015, p. 16.

Por lo tanto, parecería no existir una definición precisa, ni mucho menos un actor y sujeto específico responsable. Ha sufrido y experimentado diferentes redefiniciones, siendo aplicado en diferentes contextos, aunque el punto común haya sido la protesta frente a la autoridad.

En el estricto ámbito náutico del siglo XIX, que nos ocupa, el amotinamiento era un delito tipificado y penado por los códigos y reglamentos navales de época. Es el intento de la tripulación, de una o varias naves, de tomar o detener la embarcación, mediante un acto de resistencia colectiva que buscaba obligar a sus autoridades a actuar en su interés. “*Es un evento espectacular, porque involucra resistencia contra la autoridad legal, frecuentemente acompañada de violencia*”.²³

Estado de la cuestión

La nutrida producción académica sobre el corso de las Provincias Unidas del Río de la Plata comenzó en la primera mitad del siglo XX con algunas colecciones que han trabajado la extensa historia marítima de la República Argentina, insertando allí el rol de los corsarios.

Uno de los primeros trabajos fue *Campañas navales de la República Argentina* de Ángel Justiniano Carranza, reedición de su obra de 1910, luego de décadas de estudio en archivos nacionales y foráneos.²⁴ En el mismo sentido, se encuentran los textos del cap. de fgt. Teodoro Caillet-Bois y el cap. de navío Humberto F. Burzio, que proporcionan un largo cuadro de la marítima nacional desde sus orígenes hasta mediados del siglo XX.²⁵ Con *Historia de la Escuela Naval Militar*, Burzio también presenta un panorama de la Armada Argentina desde los años de la independencia hasta 1930.²⁶

Leoncio Gianello aborda en clave biográfica a los oficiales y capitanes navales

²³ “*It is a spectacular event, because it involves resistance against lawful authority, frequently accompanied by violence*” [traducción propia], en JAAP R. BRUIN Y ELS VAN HESLINGA VAN EYCK, “Mutiny: Rebellion on the Ships of the Dutch East India Company”, en *The Great Circle*, vol. 4, núm. 1 (1982), p. 1. Consultado en <http://www.jstor.org/stable/41562397>

²⁴ ÁNGEL J. CARRANZA, *Campañas Navales de la República Argentina*, 4 tomos, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962.

²⁵ RICARDO R. CAILLET-BOIS, *Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, Emecé, 1944; HUMBERTO F. BURZIO, *Armada Nacional. Reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1960.

²⁶ HUMBERTO F. BURZIO, *Historia de la Escuela Naval Militar*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.

del período, con cuarenta y cinco semblanzas de los que para él fueron marinos ilustres.²⁷ Ricardo Piccirilli, por su parte, explica algunas de las etapas claves de la historia nacional y su contacto con lo marítimo, con fines pedagógicos y prácticos.²⁸

El entonces contralmte. contador Pablo E. Arguindeguy y el contralmte. Horacio Rodríguez abordan, en *Nómina de oficiales navales argentinos. 1810-1900*,²⁹ las biografías de algunos marinos de la historia nacional. Posteriormente, en *Buques de la Armada Argentina 1810-1852*, brindan una variedad de datos técnicos y una breve reseña de cada uno de los barcos de la marina de guerra nacional durante la primera mitad del siglo XIX.³⁰ Asimismo, Héctor José Tanzi, con una publicación de diez volúmenes, hace una síntesis de la historia naval argentina.³¹

Las publicaciones mencionadas anteriormente tienen algunas características en común. Primero, se trata de trabajos con un extenso marco cronológico y que tratan de esbozar todo el camino del desarrollo marítimo argentino desde los tiempos de la emancipación, incluyendo allí el rol que ocuparon los corsarios. Segundo, son trabajos con abundante terminología náutica y escritos por académicos mayormente vinculados, directa o indirectamente, con el ámbito castrense. Tercero y último, la periodización tan vasta de estos trabajos deja poco lugar para el análisis de cuestiones sociales y culturales, y para el planteo de problemáticas historiográficas.

En otro orden de cosas, existen publicaciones sobre temas concretos de la vida naval de principios del siglo XIX y las primeras escuadras nacionales, incorporando allí algunos abordajes sobre los corsarios. Es el caso de *Médicos y cirujanos de corsarios y bucaneros*, de Francisco Cignoli, en el que se estudia el protagonismo de médicos y cirujanos en los servicios navales revolucionarios.³² En el mismo sentido, se encuentran los trabajos de Abel Luis Agüero y Julio M. Luqui-Lagleyze, donde se detallan algunos aspectos de la organización de la sanidad en la marina de guerra de la

²⁷ LEONCIO GIANELLO Y RICARDO PICCIRILLI, *Biografías Navales*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1963.

²⁸ RICARDO PICCIRILLI, *Lecciones de Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1967.

²⁹ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *Nómina de oficiales navales argentinos. 1810-1900*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1998.

³⁰ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *Buques de la Armada Argentina 1810-1852. Sus comandos y operaciones*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1999.

³¹ HÉCTOR J. TANZI, *Compendio de Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1994.

³² FRANCISCO CIGNOLI, *Médicos y cirujanos de corsarios y bucaneros*, Buenos Aires, Talleres Gráficos Emilio Fenner, 1951.

independencia.³³ Luego, en *Los oficiales del almirante Brown: estudio sobre el origen y reclutamiento de la oficialidad naval de las guerras de la independencia y del Brasil 1810-1830* y en *El aporte extranjero a la conformación de las tripulaciones de las escuadras argentinas en las guerras de independencia y del Brasil, 1814-1830*,³⁴ Julio Mario Luqui Lagleyze explora el componente social de la oficialidad y de las tripulaciones de las escuadras. Del mismo modo, Héctor José Tanzi analiza varios aspectos cotidianos en *La vida a bordo en la época de Brown*, describiendo algunas de sus características, como la alimentación, el ocio y las enfermedades, entre otros.³⁵

Otras producciones exploran las campañas corsarias propiamente dichas, sus operaciones y desarrollo. Es el caso de los escritos de Ricardo Caillet Bois,³⁶ Mario V. Quartaruolo y Laurio H. Destéfani.³⁷ En el mismo ámbito se encuentran algunos trabajos de Pablo E. Arguindeguy,³⁸ aunque su obra *El Corso Rioplatense*,³⁹ escrita junto a Horacio Rodríguez, tal vez sea, por su extensión, la más relevante. Allí se detallan todas las naves, objetivos, armadores y tripulaciones de las operaciones corsarias, en un compendio de carácter enciclopédico. Finalmente, resta mencionar *Corsarios Argentinos héroes del mar en la independencia y la guerra con el Brasil*,

³³ ABEL L. AGÜERO, “La Sanidad Naval desde las guerras de la Independencia hasta el fin de la guerra con el Paraguay”, en ARMADA ARGENTINA, *Historia Marítima Argentina*, tomo IX, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 273-292.; JULIO M. LUQUI-LAGLEYZE, “Algunos aspectos de la organización y desempeño de la Sanidad Naval durante la Guerra de la Independencia (1810 – 1820)”, en *Revista Digital del Instituto Universitario Naval*, núm. 4 (2009), pp. 1-22. Disponible en <http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/06.luqui.pdf>

³⁴ JULIO M. LUQUI-LAGLEYZE, “Los oficiales del almirante Brown: estudio sobre el origen y reclutamiento de la oficialidad naval de las guerras de la independencia y del Brasil 1810-1830”, en *Temas de historia argentina y americana*, núm. 19 (2011), pp. 185-225. Consultado en <http://bibliotecadigital.uca.edu.ar/repositorio/revistas/oficiales-almirante-brown-estudio-origen.pdf> ; JULIO M. LUQUI-LAGLEYZE, “El aporte extranjero...”, pp. 89-131.

³⁵ HÉCTOR J. TANZI, *La vida a bordo en la época de Brown*, Buenos Aires, Comisión de Estudios Históricos Navales, 2004.

³⁶ RICARDO R. CAILLET-BOIS, *Nuestros Corsarios. Brown y Bouchard en el Pacífico 1815-1816*, Buenos Aires, Imprenta de Buenos Aires, 1930.

³⁷ MARIO V. QUARTARUOLO, “Campaña corsaria de Bouchard con “La Argentina” 1817-1819”, en ARMADA ARGENTINA, *Historia Marítima Argentina*, tomo V, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 429-462; LAURIO H. DESTÉFANI, “Campaña corsaria de Brown (1815-1817). El juicio al Almirante”, en ARMADA ARGENTINA, tomo V, *op. cit.*, pp. 343-392; Del mismo autor, ver: “Cruceros de guerra y corso de 1826 con la Sarandí y la Chacabuco”, en ARMADA ARGENTINA, tomo V, *op. cit.*, pp. 301-321; “Campañas corsarias de 1818 a 1825”, en ARMADA ARGENTINA, tomo V, *op. cit.*, pp. 463-505; “Apogeo y decadencia del corso en la guerra contra el Brasil (1827-1828)”, en ARMADA ARGENTINA, tomo V, *op. cit.*, pp. 413-467; “Guerra de corso contra el Brasil. Las campañas hasta fines de 1826”, en ARMADA ARGENTINA, tomo VI, *op. cit.*, pp. 255-299.

³⁸ PABLO E. ARGUINDEGUY, “La marina de 1815 a 1817. Campañas corsarias”, en ARMADA ARGENTINA, tomo V, *op. cit.*, pp. 393-420; Del mismo autor, ver: “Los corsarios fluviales en la Guerra de la Independencia”, en ARMADA ARGENTINA, tomo V, *op. cit.*, pp. 421-428.

³⁹ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, *op. cit.*

del entonces cap. de navío Miguel Ángel de Marco,⁴⁰ que cuenta la historia del corso en las guerras de la independencia y del Brasil con fines divulgativos.

También existen distintos escritos que trabajan la temática, aunque agregando importante información biográfica sobre algunos famosos comandantes del periodo. Tal vez uno de los primeros en hacerlo haya sido Bartolomé Mitre con *El crucero de La Argentina. (1817-1819)*, que describe el viaje de la fgta. de Hipólito Bouchard y su vuelta al mundo.⁴¹ Le siguieron otros historiadores como Mario Quartaruolo, Miguel Ángel de Marco, Héctor R. Ratto, el vicealmte. Francisco Lajous y otros autores.⁴² Asimismo, Eduardo Gerding, Mario Tesler y José Antonio da Fonseca Figueira trabajaron la figura de David Jewett y su periplo hacia las islas Malvinas,⁴³ mientras que Benjamin Keen hizo lo mismo con David Curtis De Forest.⁴⁴ También están los que han elaborado estudios sobre las campañas corsarias de Guillermo Brown,⁴⁵ y otros personajes como Thomas Taylor,⁴⁶ Jorge Bynnon, George De Kay y José Joaquín Almeida.⁴⁷

⁴⁰ MIGUEL Á. DE MARCO, *Corsarios...*, op. cit.

⁴¹ BARTOLOMÉ MITRE, "El crucero de La Argentina. (1817-1819)", en *Páginas de Historia*, Buenos Aires, La Nación, 1909, pp. 57-108. Consultado en <https://archive.org/details/pginasdehistor00mitr>

⁴² MARIO V. QUARTARUOLO, *Fragata La Argentina. Su vuelta al mundo (1817-1819)*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1967; MIGUEL Á. DE MARCO, *Bouchard. Halcón de los mares. Corsario de la libertad*, Buenos Aires, Emecé, 2018; HÉCTOR R. RATTO, *Capitán de Navío Hipólito Bouchard*, Buenos Aires, Secretaría de Estado de Marina, 1961; FRANCISCO F. LAJOUS et al., *Hipólito Bouchard: marino al servicio de la independencia argentina y americana*, Buenos Aires, Comando en Jefe de la Armada, 1967.

⁴³ JOSÉ A. DA FONSECA FIGUERA, *David Jewett: una biografía para la historia de las Malvinas*, Buenos Aires, Sudamericana, 1985; EDUARDO C. GERDING, *La Saga de David Jewett*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2006; MARIO TESLER, *Expedición de David Jewett a las Islas Malvinas 1820-1821*, Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral, 1968.

⁴⁴ BENJAMIN KEEN, *David Curtis De Forest and the Revolution of Buenos Aires*, Westport, Greenwood Press, 1970.

⁴⁵ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *Guillermo Brown: apostillas de su vida*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1994; FELIPE BOSCH, *Guillermo Brown: biografía de un almirante*, Buenos Aires, Alborada, 1966; HUMBERTO F. BURZIO, *Almirante Guillermo Brown: síntesis biográfica*, La Plata, Comisión Provincial de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, 1957; LEONCIO GIANELLO, *Almirante Guillermo Brown*, Buenos Aires, Ángel Estrada y Cía., 1957; JOSÉ T. MEDINA, *La Expedición De Corso Del Comodoro Guillermo Brown en aguas del Pacífico, octubre de 1815-junio de 1816*, Buenos Aires, Imprenta Jacobo Peuser, 1928; RODOLFO A. MUZZIO, *Fragata "Hércules" y Bergantín "La Santísima Trinidad". Relato documentado*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1955; GUILLERMO A. OYARZÁBAL, *Guillermo Brown*, Histórica, Buenos Aires, 2006; HÉCTOR R. RATTO, *Almirante Guillermo Brown*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1961; BENJAMÍN VILLEGAS BASAVILBASO, *El Almirante Guillermo Brown en nuestra historia*, Buenos Aires, Centenario, 1917; BENJAMÍN VILLEGAS BASAVILBASO, *Guillermo Brown. 1777-1857: primer almirante de las Provincias Unidas del Río de la Plata*, Buenos Aires, Monquatt & Bonthoux, 1919.

⁴⁶ EDUARDO C. GERDING, "El sargento mayor de marina Thomas Taylor y la Sra. Mary Clarke", en *BCN*, núm. 812 (2005), pp. 369-372.

⁴⁷ EDUARDO C. GERDING, "Bynnon: coraje galés en Carmen de Patagones", en *BCN*, núm. 820 (2008), pp. 189-200; JOSÉ L. ALONSO, Y JUAN M. PEÑA, "Vicisitudes de un corsario: Jorge C. De Kay", en *BCN*,

Por otro lado, es oportuno advertir que el estudio del corso sudamericano no solo provino de investigadores argentinos, sino también de autores de otras latitudes. Lewis Winkler escribió sobre el viaje de Bouchard en el Pacífico y sobre los corsarios de Buenos Aires durante la guerra por la independencia.⁴⁸ Theodore Currier publicó dos trabajos, *Los corsarios del Río de la Plata y Los cruceros del General San Martín*,⁴⁹ entre 1929 y 1944. Brian Vale analizó el aspecto naval de la guerra del Brasil, incluyendo el accionar de los corsarios, desde algunas aproximaciones sociales y culturales del conflicto.⁵⁰ David Head autor de obras como *New Nations, New Connections. Spanish American Privateering from the United States and the Development of Atlantic Relations* y *Privateers of the Americas: Spanish American Privateering from the United States in the Early Republic*,⁵¹ no solo aborda a las tripulaciones corsarias estadounidenses que pelearon por la causa de las Provincias unidas del Río de la Plata, sino también los conceptos de nacionalidad que estaban detrás de sus iniciativas. Matthew McCarthy con *Privateering, Policy and British Policy in Spanish America, 1810-1830* profundizó sobre el corso sudamericano, sus conflictos con España, y sus relaciones con el imperio británico.⁵² Finalmente, la tesis doctoral de Feliciano Gámez Duarte detalla el corso hispanoamericano desde una perspectiva ibérica.⁵³

En otro orden de cosas, existe una nutrida historiografía atlántica, que como

núm. 839 (2014), pp. 131-138; JORGE FROGONI LACLAU, *El pirata Almeida, corsario del Río de la Plata*, Montevideo, Torre del Vigía, 2006.

⁴⁸ LEWIS W. BEALER, "Bouchard in the Islands of the Pacific", en *Pacific Historical Review*, vol. 4, núm. 1 (1935), pp. 328-342. Consultado en <https://www.jstor.org/stable/3634044>; LEWIS W. BEALER, *Los Corsarios de Buenos Aires, sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia 1815-1821*, Buenos Aires, Coni, 1937.

⁴⁹ THEODORE S. CURRIER, *Los corsarios del Río de la Plata, Buenos Aires*, Imprenta de la Universidad, 1929; THEODORE S. CURRIER, *Los cruceros del General San Martín. Investigación sobre el corso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas*, Buenos Aires, Coni, 1944.

⁵⁰ BRIAN VALE, *Una guerra entre ingleses. Brasil contra Argentina en el Río de la Plata 1825-1830*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2005.

⁵¹ DAVID HEAD, "New Nations, New Connections: Spanish American Privateering from the United States and the Development of Atlantic Relations", en *Early American Studies*, vol. 11, núm. 1 (2013), pp. 161-175. Consultado en <https://www.jstor.org/stable/23546708>; DAVID HEAD, *Privateers of the Americas: Spanish American Privateering from the United States in the Early Republic*, Georgia, University of Georgia Press, 2015.

⁵² MATTHEW MCCARTHY, *Privateering, Policy and British Policy in Spanish America, 1810-1830*, Suffolk, Boydell Press, 2013.

⁵³ FELICIANO GÁMEZ DUARTE, *El desafío insurgente. Análisis del corso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828* (Tesis de doctorado), Cádiz, Universidad de Cádiz, 2004. Consultado en <http://uca-es.academia.edu/FelicianoGámezDuarte>

afirma David Armitage,⁵⁴ no pretende desplazar a las historias nacionales, pero si enriquecerlas abriendo nuevos campos de estudio. Uno de ellos ha sido el aspecto social y cultural de los marineros de diversos servicios navales, entre los siglos XVI y XIX. Debido a que nuestro trabajo de tesis utiliza a los marineros como eje de estudio, consideramos necesario destacar el trabajo de los autores mencionados a continuación.

Marcus Rediker escribió, en 1987, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: Merchant Seamen, Pirates, and the Anglo-American Maritime World, 1700–1750*, que reconstruye la historia de los marineros que surcaban el Atlántico, en el siglo XVIII, y su vida a bordo.⁵⁵ Años más tarde fue autor de otras obras. Por ejemplo, *Outlaws of the Atlantic: Sailors, Pirates and Motley Crews in the Age of Sail*,⁵⁶ que analiza como las tripulaciones, a las que considera heterogéneas y multiétnicas, establecían lazos de camaradería y canales de cooperación para sortear las dificultades de la dura vida marinera. Luego, junto a Peter Linebaugh, escribió *La Hidra de la Revolución: Marineros, Esclavos y Campesinos en la Historia Oculta del Atlántico*.⁵⁷ Aplicando el concepto de *hidrarquía*, se reconstruye el tejido de vínculos y lazos comunes entre los distintos grupos sociales que convivían diariamente en la cubierta de un barco.

Thomas Eisentraut estudió a los marineros de las flotas de Federico IV, rey de Dinamarca y Noruega entre 1671 y 1730,⁵⁸ haciendo uso de notas personales, bitácoras, artículos navales y listas de tripulación. Allí escribe sobre los orígenes de las tripulaciones, sus jerarquías, las características del trabajo a bordo, las pagas, la alimentación, las enfermedades, los castigos y las leyes. La investigadora francesa Delphine Tempère aporta estudios de índole similar en *Vida y Muerte en alta mar. Pajes, Grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII*, donde identifica las conexiones marítimas durante el periodo colonial, entre el continente americano y la península ibérica.⁵⁹

⁵⁴ DAVID ARMITAGE, “Tres conceptos de historia atlántica”, en *Revista de Occidente*, núm. 281 (2004), pp. 7-28. Consultado en https://scholar.harvard.edu/files/armitage/files/281david_armitage_0.pdf

⁵⁵ MARCUS REDIKER, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: merchant seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*, Cambridge, Cambridge University Press, 1989.

⁵⁶ MARCUS REDIKER, *Outlaws of the Atlantic: Sailors, Pirates, and Motley Crews in the Age of Sail*, Boston, Beacon Press, 2014.

⁵⁷ PETER LINEBAUGH Y MARCUS REDIKER, *La Hidra de la Revolución. Marineros, Esclavos y Campesinos en la Historia Oculta del Atlántico*, Barcelona, Crítica, 2005.

⁵⁸ THOMAS EISENTRAUT, “The life of simple sailors after 1700”, en BLEILE, RALF Y KRUGERA, JOACHIM (eds.), *Princess Hedvig Sofia' and the Great Northern War*, Dresden, Sandstein Verlag, 2015, pp. 224-236. Consultado en https://media.hugendubel.de/shop/coverscans/241/24109592_LPROB.pdf

⁵⁹ DELPHINE TEMPÈRE, “Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación

José Ignacio González - Aller Hierro, en *La vida a bordo en la época de Trafalgar*,⁶⁰ desarrolló la distribución interna, los alojamientos, la alimentación, el régimen disciplinario, el ocio y las dificultades propias de los marinos españoles a principios del siglo XIX. En la misma dirección se encuentran, primero, las investigaciones de Pablo Emilio Pérez-Mallaína Bueno sobre la vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de indias en el siglo XVI.⁶¹ Segundo, los abordajes de Brian Lavery sobre los marineros ingleses en tiempos de Nelson, entre fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX.⁶²

En *A Cidade-encruzilhada: o Rio de Janeiro dos marinheiros, século XIX*, Silvana Jeha estudia la composición de la marina brasileña y su heterogeneidad.⁶³ Para la autora existía una diversidad cultural y un concepto multinacional entre los marineros del siglo XIX, que respondía al propio carácter cosmopolita que tenía Río de Janeiro como centro internacional de intercambios, como zona de paso y como puerto para embarcaciones de todo el mundo. Otro de sus aportes interesantes fue su tesis doctoral *A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil, (1822-1854)*,⁶⁴ que investiga a los marineros y reclutas de la Armada Nacional Imperial del Brasil, entre 1812 y 1854.

En un artículo publicado en 2008, José Carlos Barreiro estudió cómo pequeños granjeros, indígenas, esclavos y libertos, fueron cooptados y transformados en una fuerza de trabajo marítima en el Brasil de mediados del siglo XIX.⁶⁵ Barreiro sostiene

española del siglo XVII”, en *Iberoamericana* (2001-), vol. 2, núm. 5 (2002), pp. 103-120. Consultado en <https://journals.iai.spk-berlin.de>

⁶⁰ JOSÉ I. GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, “La vida a bordo en la época de Trafalgar”, en *Revista general de marina*, vol. 249, núms. 8-9 (2005), pp. 187-218. Consultado en <http://3decks.pbworks.com>

⁶¹ PABLO E. PÉREZ-MALLAÍNA, *Los hombres del océano: Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias: Siglo XVI*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992. Consultado en <http://www.gbv.de/dms/sub-hamburg/122572378.pdf>

⁶² BRIAN LAVERY, *Nelson's Navy: the ships, men and organisation 1793-1815*, London, Naval Institute Press, 1989.

⁶³ SILVANA C. JEHA, “A Cidade-encruzilhada: o Rio de Janeiro dos marinheiros, século XIX”, en *Revista Do Arquivo Geral Da Cidade Do Rio de Janeiro*, núm. 9 (2015), pp. 77-89. Consultado en <http://wpro.rio.rj.gov.br>

⁶⁴ SILVANA C. JEHA, *A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil (1822-1854)* (Tesis de doctorado), Rio de Janeiro, Pontificia Universidade Católica Do Rio de Janeiro, 2011. Consultado en <https://ufrj.academia.edu/SilvanaJeha>

⁶⁵ JOSÉ C. BARREIRO, “A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850)”, en *Tempo*, vol. 15, núm. 29 (2010), pp. 189-209. Consultado en <http://www.scielo.br/pdf/tem/v15n29/08.pdf>

que existía un disciplinamiento, mediante un proceso de reclutamiento forzado, que dividió familias, núcleos sociales y lazos de parentesco, derivando en varios enfrentamientos sociales.

Jaime Rodrigues publicó un artículo en 2013,⁶⁶ donde detallaba, a partir de diarios de viajeros a través del Atlántico, la alimentación de las tripulaciones y los problemas de salud recurrentes en los navíos. En otro escrito, reconstruyó diversos rituales entre los marineros.⁶⁷ En *Embarca agora a primeira vez: marinheiros na rota Lisboa-Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX* el autor analiza los registros de tripulantes de naves mercantes, empleadas en la ruta Lisboa-Río de Janeiro, buscando elaborar un análisis de la vida de mar mediante el análisis de la cristianización de los barcos y el perfil de su gente empleada.⁶⁸

Luego de todo lo planteado, observamos que el estado de la cuestión relativo a las campañas corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata ostenta una extensa bibliografía. En la primera mitad del siglo XX, la tendencia de dichas publicaciones ha sido escribir sobre la temática desde una óptica conservadora, de fines netamente informativos y divulgativos. Las descripciones de las travesías y las estrategias militares empleadas en los combates ocupan la mayoría de las páginas de estos trabajos, donde se resaltan las gestas heroicas de oficiales y comandantes, en diálogo con los ideales nacionales y las proezas navales de una joven nación que luchaba por asegurar una revolución y una identidad. Sin embargo, son escasos los análisis que intenten agregar algunas problemáticas historiográficas de carácter social, político y económico.

En las últimas décadas han surgido nuevos trabajos que parecen revertir esta tendencia. No obstante, los aspectos sociales y cotidianos a bordo de los barcos corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata, entre 1815 y 1828, permanecen mayormente descuidados por la historiografía argentina.

⁶⁶ JAIME RODRIGUES, “Um sepulcro grande, amplo e fundo: saúde alimentar no Atlântico, séculos XVI ao XVIII”, en *Revista de História*, núm. 168 (2013), pp. 325-350. Consultado en <http://www.scielo.br/pdf/rh/n168/0034-8309-rh-168-00325.pdf>

⁶⁷ JAIME RODRIGUES, “Um mundo novo no Atlântico: marinheiros e ritos de passagem na linha do equador, séculos XV-XX”, en *Revista Brasileira de História*, vol. 33, núm. 65 (2013), pp. 235-276. Consultado en <http://www.scielo.br/pdf/rbh/v33n65/10.pdf>

⁶⁸ JAIME RODRIGUES, “Embarca agora a primeira vez: marinheiros na rota Lisboa-Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX”, en *Revista Do Arquivo Geral Da Cidade Do Rio de Janeiro*, núm. 9 (2015), pp. 15-30. Consultado en http://wpro.rio.rj.gov.br/revistaagcrj/wp-content/uploads/2016/11/e09_ax03.pdf

Marco teórico y metodológico

El marco teórico en el que se inserta este trabajo es el de los estudios sociales y culturales sobre la guerra. Como ha señalado Peter Karsten, la historia militar tradicional ha concebido una postura netamente bélica, que resaltaba el rol de las campañas, los líderes, las estrategias y las tácticas por sobre lo demás.⁶⁹ No obstante, esto ha cambiado en los últimos tiempos, en el que los investigadores han adoptado enfoques más novedosos, incluyendo otros aspectos como los de índole cultural y social.⁷⁰ Por un lado, se incorporaron metodologías de otras disciplinas como la sociología, la antropología, la economía, la psicología y la literatura,⁷¹ abriendo nuevas vías de indagación y permitiendo una reproblematicación de la cuestión bélica. Por otro lado, han surgido nuevos conceptos y herramientas analíticas en los estudios militares como el *giro cultural*, que permite entender lo bélico en diálogo con lo cultural,⁷² y la transnacionalización de los conflictos, que rescata el rol de los enfrentamientos como espacios de contacto.⁷³

La tarea de elaborar una investigación del curso realizado por las Provincias Unidas del Río de la Plata, entre 1815 y 1828, utilizando a los marineros como objeto de estudio, es una tarea que presenta no pocos obstáculos. En primer lugar, las fuentes son escasas, ya que los marineros raramente dejaban cartas o diarios.⁷⁴ En segundo

⁶⁹ PETER KARSTEN, "The 'New' American Military History: A Map of the Territory, Explored and Unexplored", en *American Quarterly*, vol. 36, núm. 3 (1984), p. 389. Consultado en <https://www.jstor.org/stable/2712740>

⁷⁰ JOANNA BOURKE, "New military history", en MATTHEW HUGHES y WILLIAM J. PHILPOTT (eds.), *Palgrave Advances in Modern Military History*, London, Palgrave Macmillan, 2006, pp. 258-261; EDUARDO GONZÁLEZ CALLEJA, "La cultura de guerra como propuesta historiográfica: una reflexión general desde el contemporaneísmo español", en *Historia Social*, núm. 61 (2008), pp. 68-70. Consultado en <http://www.jstor.org/stable/40658117>; GERMÁN SOPRANO y ALEJANDRO RABINOVICH, "Para una historia social de la guerra y los militares en Sudamérica. Perspectivas de historia comparada, conectada y de largo plazo. Siglos XIX-XX", en *Polhis. Revista Bibliográfica del Programa Interuniversitario de Historia Política*, vol. 10, núm. 20 (2017), pp. 5-19. Consultado en <http://polhis.com.ar/index.php/PolHis/article/view/264>

⁷¹ *Ibid.*, p. 262.

⁷² Para Jeremy Black, el vocablo *cultura* experimenta constante definiciones y redefiniciones a lo largo de la historia, por lo que los estudios culturales sobre la guerra deben entenderse con relación a la época en el cual los conflictos tienen lugar. Ver: JEREMY BLACK, *War and the Cultural Turn*, Cambridge, Polity Press, 2012.

⁷³ HILARY FOOTITT, "War and Cultural Studies in 2016: Putting 'Translation' into the Transnational?", en *Journal of War & Cultural Studies*, vol. 9, núm. 3 (2016), pp. 209-221. Consultado en <http://centaur.reading.ac.uk/65649/>

⁷⁴ IRA DYE, "Early American Merchant Seafarers", en *Proceedings of the American Philosophical Society*, vol. 120, núm. 5 (1976), pp. 331-360. Consultado en <https://www.jstor.org/stable/986266>; THOMAS EISENTRAUT, *op. cit.*, p. 224; Jaime Rodríguez señala que la falta de documentos escritos

lugar, está el problema de la conservación, debido a la dificultad de mantener en condiciones cualquier tipo de diario o registro que sobreviva a las largas navegaciones.⁷⁵

Estas problemáticas nos obligan a recurrir a documentos alternativos como los escritos por las autoridades y los órdenes superiores. Por ejemplo, los relatos y diarios de viaje de la oficialidad, roles de tripulación, cartas, correspondencia y sumarios, entre otros.

Nuestras primeras preguntas de investigación nacen del estudio de dos documentos. Por un lado, el Reglamento Provisional de corso de 1817,⁷⁶ conjunto de códigos y normas con el que las autoridades revolucionarias intentaban delimitar y reglamentar la actividad corsaria. Por otro lado, la memoria de Antonio Somellera, pintor y marino argentino, que con 15 años sirvió a bordo del berg. corsario *General Rondeau*, durante el último año de la guerra contra el Imperio del Brasil, en 1828.⁷⁷ Este documento nos detalla aspectos de la vida a bordo, como los vínculos sociales y laborales entre los marineros.

Asimismo, existen otras fuentes que complementan a las anteriormente citadas. Primero, los relatos de viajeros y los periódicos de la época como *la Gaceta Mercantil*, *la Gaceta de Buenos Aires*, *el Niles' Weeklky Register* y *el New York Evening Post*. Segundo, las listas de tripulación, que permiten conocer algunas informaciones de los marineros, los dineros adelantados y las pagas que recibían, y los papeles de enganche y bajas de personal, que detallan las condiciones y motivos del enrolamiento o finalización del servicio. Tercero, los manuscritos, memorias y diarios de navegación disponibles. Cuarto, los interrogatorios y los sumarios, que las autoridades realizaban para conocer las causas de motines, alzamientos y otros desórdenes. Quinto, los inventarios de los barcos próximos a partir, que detallaban los suministros, los pertrechos y los insumos embarcados en las naves. Por último, las cartas y la

expresa la ausencia de alfabetización de los marineros. Ver: JAIME RODRIGUES, "Um mundo...", *op. cit.*, p. 237.

⁷⁵ Es el caso de Edward Barlow, autodidacta en las letras y en las artes que navegó durante casi media década, produciendo un manuscrito de 225.000 palabras y más de 150 ilustraciones que protegió con una combinación de cera y bambú. Ver: MARCUS REDIKER, *Outlaws...*, pp. 30-31.

⁷⁶ *Reglamento Provisional de Corso. A Provisional ordinance to regulate privateering*, 1817, pp. 1-74. Consultado en <http://www.cervantesvirtual.com/obra/reglamento-provisional-de-corso/>

⁷⁷ ANTONIO SOMELLERA, *De los tiempos heroicos. La última campaña naval de la guerra con el Brasil*, Buenos Aires, Centro Naval, 1930; Para información biográfica, ver: LEONCIO GIANELLO Y RICARDO PICCIRILLI, *Biografías...*, pp. 271-279.

correspondencia en general.

Una parte de las fuentes se encuentra editada y accedimos a ella a través de diferentes repositorios físicos como la Biblioteca Nacional de la República Argentina, la Biblioteca del Congreso de la Nación, la Biblioteca del Centro Naval, la Biblioteca del Museo Mitre y la Biblioteca de la Academia Nacional de la Historia. La otra parte se encuentra inédita, y está disponible en archivos nacionales, como el Archivo General de la Nación y el Archivo del Departamento de Estudios Históricos Navales. Sin embargo, otras fuentes han sido consultados en diversos repositorios foráneos. En España, el Archivo General de la Marina “Álvaro de Bazán”, de acceso virtual a través de la Biblioteca Virtual del Ministerio de Defensa, y la Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes. En Estados Unidos, *The Library of Congress*, de acceso digital. Por último, archivos en línea como *The Internet Archive* y *The HathiTrust Digital Library*, que permiten recuperar fuentes disponibles en diferentes repositorios ubicados en el exterior a los que no tuvimos acceso físico.

En el caso de las fuentes en idioma extranjero, siempre se trató de obtenerlas y tratarlas en su lengua original citando al pie de cada página el texto. Todas las traducciones son personales.

Estructura de la tesis

El presente trabajo de tesis consta de tres capítulos. En el capítulo primero, analizaremos los orígenes y nacionalidades de los marineros corsarios, las distintas formas de reclutamiento empleadas por comandantes y armadores, así como también las retribuciones económicas y las diferentes perspectivas de lucro que ofrecía la actividad. En el capítulo segundo, detallaremos algunas de las principales facetas de la vida a bordo y su impacto en la formación de vínculos sociales entre los marineros, que actuaron como medios de transmisión de conocimientos y experiencias. En el capítulo tercero, abordaremos el motín, como acción colectiva de resistencia, y las distintas causas que los provocaron. Por último, en la conclusión detallaremos nuestras reflexiones finales.

Por otra parte, incluimos un índice de abreviaturas y siglas utilizadas a lo largo del trabajo. De igual modo, el lector también encontrará un glosario de terminología naval, para lograr una comprensión más completa de los temas aquí tratados. No está

de más aclarar que dicho glosario no pretende reemplazar los tradicionales manuales navales elaborados por personal idóneo en la materia, sino despejar algunas de las dudas que puedan ir surgiendo de la lectura. Finalmente, en varios anexos, se adjuntan algunas de las estadísticas realizadas, que se citan en algunos de los capítulos.

CAPÍTULO 1: LOS MARINEROS

- ¡Ama usted el mar, capitán!

- ¡Sí, le amo! ¡El mar es todo! Cubre las siete décimas partes del globo terráqueo. Sus auras son puras y sanas. Es el inmenso desierto en que jamás el hombre está solo, porque siente estremecerse la vida a su alrededor.⁷⁸

Introducción

Dedicados a la maniobra, gobierno y demás tareas requeridas por sus superiores, los marineros de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata conformaban uno de los escalafones más bajos de la jerarquía naval.⁷⁹

En el presente capítulo analizaremos sus nacionalidades y orígenes, así como también los sistemas de reclutamiento empleados por las autoridades y los intereses que movilizaron a estos individuos a la actividad corsaria.

En la primera parte, estudiaremos el componente social de los marineros, a través de la identificación de sus nacionalidades. En la segunda parte, exploraremos los motivos que tuvieron las Provincias Unidas del Río de la Plata para emplearlos, cuáles fueron los réditos económicos del corso y cómo ello repercutió en otros servicios militares.

⁷⁸ JULIO VERNE, *Veinte mil Leguas de Viaje Submarino*, Buenos Aires, Planeta, 2005.

⁷⁹ Para una definición más concreta del vocablo *marinero*, ver: Introducción.

Nacionalidades heterogéneas

Al principio, la base legal del corso iniciado por las autoridades revolucionarias, en su lucha por la independencia, fueron las ordenanzas españolas de 1801.⁸⁰ Unos años más tarde, fue aprobado un nuevo marco legal: el *Reglamento Provisional de Corso*, de 1817.⁸¹ Esta normativa, que hacía nuevas incorporaciones, fue escrita en dos idiomas, inglés y español, lo que tal vez se explique por la proporción de angloparlantes entre los comandantes y los oficiales de los buques corsarios que sirvieron en aquellos años.⁸² Sin embargo, nos preguntamos *¿cuál fue el componente social de los marineros corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata, durante el periodo 1815-1828?*

Es difícil establecer estadísticas que contengan la nacionalidad y otros datos sobre los orígenes de estos individuos. Esto se debe, en parte, a la escasez de documentación, ya que son pocas las listas de tripulación que presentan datos completos. No obstante, podemos establecer algunas aproximaciones con la información disponible.

En 1815, las autoridades revolucionarias decidieron enviar una expedición corsaria al Pacífico, para operar allí contra los españoles. En consecuencia, la fgta. *Hércules* y el berg. *Santísima Trinidad*, zarparon con provisiones para seis meses, el 15 de octubre de ese año.⁸³ Su tripulación era heterogénea como lo advierten las comunicaciones españolas provenientes de Chile, reproducidas en la Gaceta de Buenos Aires del 13 de julio de 1816.

El 23 [de enero] echaron á la isla de S. Lorenzo cincuenta prisioneros, y por ellos se supo que la fragata grande de Brown había recibido algunos daños [...]. Por estos mismos se sabe que la tripulación se

⁸⁰ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, p. 53.

⁸¹ *Reglamento Provisional de Corso. A Provisional ordinance to regulate privateering*, op. cit., pp. 1-74.

⁸² Julio Mario Luqui Lagleyze ha relevado los datos de 295 oficiales corsarios del periodo 1810 a 1828, encontrando que un 69% de ellos son anglosajones, entre 37% estadounidenses, 22% ingleses, 4% irlandeses y 6% escoceses. Ver: JULIO M. LUQUI-LAGLEYZE, "Los oficiales...", pp. 209-211.

⁸³ "Memorándum de las operaciones navales de la marina de la República Argentina desde el año de 1813 hasta la conclusión de la paz con el emperador del Brasil, en el año de 1828, redactado según observaciones personales, y los diarios de oficiales". Reproducido en ÁNGEL J. CARRANZA, op. cit., p. 276.

compone de gente extranjera y varios chilenos emigrados, [...].⁸⁴

La misma característica presentaba la tripulación de la cbta. *Halcón*, al mando de Hipólito Bouchard,⁸⁵ que se unió con Brown a la altura de la isla de Mocha, frente a las costas chilenas. “*Su tripulación y demás individuos no bajaban de cien hombres, siendo franceses la mayor parte de éstos incluso su comandante*”.⁸⁶

Por aquellos años, también otros buques corsarios fueron enviados para atacar el comercio español como la cbta. *Zephyr*, con patente de corso otorgada el 13 de mayo de 1815.⁸⁷ Los comunicados españoles advertían que contaba con “*dos tripulaciones con individuos de todas naciones, bien pagados, y tres onzas adelantadas á cada uno; [...]*”.⁸⁸

Sin embargo, no todas las naves corsarias fueron armadas por los residentes de las Provincias Unidas del Río de la Plata o zarparon del espacio rioplatense.⁸⁹ Por el contrario, también hubo corsarios estadounidenses, que partieron de puertos en ese país y que jamás tocaron el Río de la Plata.⁹⁰ ¿*Qué nacionalidades y orígenes tenían sus tripulaciones?*

El puerto de Baltimore fue el favorito de muchos comandantes. Primero, por su posición geográfica cerca de las rutas del comercio español y de las fábricas de

⁸⁴ JUNTA DE HISTORIA Y NUMISMÁTICA AMERICANA, *Gaceta de Buenos Aires (1810-1821): tomo IV años 1814 á 1816*, Buenos Aires, Compañía Sud-americana de Billetes de Banco, 1912, p. 574. Consultado en <http://www.cervantesvirtual.com/downloadPdf/gaceta-de-buenos-aires-18101821-tomo-4-anos-1814-a-1816-0/>

⁸⁵ Su verdadero nombre fue André Paul Bouchard. Nació el 15 de enero de 1780 en la localidad de Bormes, cercana a Saint Tropez, Francia, y desde joven se convirtió en marino. Llegó a Buenos Aires, en 1809, y se puso al servicio de los revolucionarios a través de varios roles, como el de corsario, entre 1815 y 1819. Para información biográfica, ver: LEONCIO GIANELLO Y RICARDO PICCIRILLI, *Biografías...*, pp. 73-81.

⁸⁶ “Proceso de Brown en Guayaquil” (1816). Reproducido en ÁNGEL J. CARRANZA, *op. cit.*, p. 225.

⁸⁷ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, p. 87; A menudo aparece también como *Zefir*, *Cefir* o *Céfiro*.

⁸⁸ “Carta de Francisco de Beranger” (25 de agosto de 1815), en ARCHIVO GENERAL DE LA MARINA “ÁLVARO DE BAZÁN” [en adelante AGM], Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Ministerio de Marina, Sección Expediciones, Sub-sección Expediciones a Indias, p. 25. Consultado en <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=34256>

⁸⁹ LAURIO H. DESTÉFANI, “Campañas Corsarias de 1818 a 1825”, en ARMADA ARGENTINA, tomo v, *op. cit.*, p. 467.

⁹⁰ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, p. 100; Es difícil establecer el número exacto de buques corsarios durante las guerras de independencia, desde 1815 hasta su desactivación en 1821, combinando los que zarparon del territorio de las Provincias Unidas del Río de la Plata y los que partieron de puertos estadounidenses. Ángel Justiniano Carranza sostenía que fueron 75 mientras que para Héctor Ratto habían sido 68, ver: LAURIO H. DESTÉFANI, “Campañas...”, p. 477; Según Pablo Eusebio Arguindeguy la cifra ascendía a 104 embarcaciones, ver: HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, pp. 563-564.

municiones. Segundo, por la importante experiencia corsaria que había adquirido esa localidad durante la guerra de 1812, entre Estados Unidos y Gran Bretaña.⁹¹ Con la firma del Tratado de Gante, el 24 de diciembre de 1814, que significó la paz entre ambas naciones, muchos marineros quedaron desmovilizados. Buscaron nuevas opciones de lucro, siendo la actividad corsaria la que pareció más redituable.⁹² Es el caso de José Joaquín Almeida,⁹³ quien al mando de la gol. *Congreso* se embarcó en 1817. Tenía una tripulación variopinta conformada por 22 ingleses, 17 estadounidenses, 7 irlandeses, 6 franceses, 3 suecos, 2 españoles, 2 italianos y 1 holandés. Se le sumaban 9 tripulantes de Buenos Aires, 2 de Mallorca, otro de Cartagena de Indias, otro de las indias occidentales y otro de las Azores.⁹⁴

En una carta, fechada en agosto de 1818, el Gobernador Capitán General de Filipinas, Mariano Fernández de Folgueras, da cuenta de los buques corsarios que cruzaban por allí, provenientes de los Estados Unidos, y les solicitaba auxilio a las autoridades españolas.

Parece claro que acosados los corsarios insurgentes por los buques del Rey en los mares de Europa y de America, y siendo aquellos una reunion no precisamente de solos Americanos y españoles, que hán desconocido ál Rey y á sus Leyes, sino de los hombres mas inmoralizados y perversos de todas naciones, que son el resultado de las largas agitaciones políticas que por fortuna se hán terminado en Europa; [...].⁹⁵

⁹¹ Según Barry J. Lohnes fueron 526 los corsarios estadounidenses que operaron durante la guerra de 1812, causando la captura o destrucción de 1.334 mercantes británicos. Ver: BARRY J. LOHNES, "British naval problems at Halifax during the war of 1812", en *The Mariner's Mirror*, vol. 59, núm. 3 (1973), p. 330.

⁹² FRED HOPKINS, "For Freedom and Profit: Baltimore Privateers in the Wars of South American Independence", en *The Northern Mariner/le marin du nord*, vol. 18, núm. 3-4 (2008), p. 93. Consultado en https://www.cnrs-scrn.org/northern_mariner/vol18/tnm_18_3-4_93-104.pdf

⁹³ José Joaquín Almeida fue un marino portugués, nacido en las Azores y veterano de la guerra de 1812. Sirvió como corsario de las Provincias Unidas del Río de la Plata desde 1815. Para información biográfica, ver: JORGE FROGONI LACLAU, *op. cit.*

⁹⁴ JOSÉ H. TANZI, *La vida...*, p. 31.

⁹⁵ "Carta del Gobernador Capitan General de Filipinas" (5 de agosto de 1818), en AGM, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Ministerio de Marina, Sección Expediciones, Sub-sección Expediciones a Indias, p. 13. Consultado en <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=30372>

Asimismo, la revista *Niles Weekly Register* afirmaba, en su edición del 31 de octubre de 1818, que “*once buques, con 153 cañones, y 1535 hombres, [...], propiedad de ciertos ciudadanos de Baltimore fueron equipados para navegar contra los españoles, bajo la bandera patriota*”.⁹⁶

De hecho, deberíamos alegrarnos de que se adopten algunas medidas enérgicas para controlar el progreso de este mal creciente. Lo que advertimos hace un tiempo se ha cumplido, en gran medida - nuestro país está siendo drenado de sus marineros por barcos que navegan bajo comisiones reales o supuestas de Buenos Aires, Artigas, Brion y varios otros estados o individuos; [...].⁹⁷

Las actividades corsarias en nombre de las revoluciones sudamericanas le habían costado a los Estados Unidos entre 15.000 y 20.000 marineros.⁹⁸ La cifra es elevada si se considera que cada nave corsaria promediaba, en la época, 110 marineros embarcados.⁹⁹ Sin embargo, puede ser exagerada. Para algunos autores, los marinos que provenían de la marina mercante estadounidense, y que actuaron como corsarios, se sitúan en un margen más modesto, entre los 3500 y los 5000 hombres.¹⁰⁰

Los buques corsarios armados en los Estados Unidos con patentes de las Provincias Unidas del Río de la Plata fueron más de treinta.¹⁰¹ De todos modos, la situación provocó tensiones entre las autoridades, debido a la política de neutralidad que sostenía el gobierno de Estados Unidos frente al conflicto entre las revoluciones sudamericanas y la monarquía española.¹⁰² En 1819, una nueva comunicación

⁹⁶ “[...] eleven vessels, carrying 153 guns, and 1535 men, which, it says, were fitted out and owned by certain citizens of Baltimore, to cruise against the Spaniards, under the patriot flag.” [traducción propia], en *Niles’ Weekly Register*, Baltimore, 31 de octubre de 1818. Consultado en <https://hdl.handle.net/2027/nnc1.cu04016602>

⁹⁷ “We should, indeed, be glad to see some vigorous measures adopted to check the progress of this growing evil. What we ong ago predicted has come to pass, to an alarmin extent – our country is drained of its seamen by vessels sailing under real or pretended comissions from Buenos Ayres, Artigas, Brion, and several others states or individuals; [...]” [traducción propia], en *Niles’ Weekly Register*, Baltimore, 8 de enero de 1820. Consultado en <https://hdl.handle.net/2027/pst.000055571210>

⁹⁸ *Idem*.

⁹⁹ FRED HOPKINS, *For Freedom...*, p. 95.

¹⁰⁰ LEWIS W. BEALER, *Los Corsarios...*, p. 43.

¹⁰¹ LAURIO H. DESTÉFANI, “Campañas...”, p. 469.

¹⁰² Las cuestiones diplomáticas entre Estados Unidos y España, debido al corso sudamericano, exceden lo desarrollado en este trabajo. Para más información, ver: HAROLD F. PETERSON, *La Argentina y los Estados Unidos: Tomo I. 1810-1914*, Buenos Aires, Hyspamerica, 1985, pp. 48-50; Las leyes le

española, de Pablo Chacón, advertía que, según sus averiguaciones, se habían armado y equipado en Baltimore unos 25 corsarios “*que llevaron juntos 289 cañones y 800 hombres de tripulación, la mayor parte marinería de estos Estados*”.¹⁰³

En otro orden de cosas, George Thomas Love, ciudadano británico llegado a Buenos Aires en 1820, detallaba la abundancia de la marinería extranjera en el espacio porteño, a la que identificaba y comparaba con *Wapping*, barrio en el municipio londinense de *Tower Hamlets*, al este de Londres.

La playa bien merece su apodo de *Wapping*; estando llena de marineros de todas las naciones, tabernas, tiendas, etc. Los marineros ingleses haciendo ocio por la playa podrían tripular un barco de guerra. Un extraño, al ver tantas caras inglesas, podría suponer que era una colonia inglesa. Por la noche, los marineros en las tabernas bailan, con la música del violín y la flauta, los carretes, y la bocina del College Hornpipe [canción], asombrando a las chicas españolas. [...]. Los marineros en la playa son, a veces, desordenados; pero no más que en otros países. Los marineros estadounidenses han sido los más refractarios, causando a sus capitanes problemas infinitos.¹⁰⁴

En la lista de tripulación de la fgta. *Heroína*, de 1821, no disponemos de las nacionalidades de su dotación, pero una breve exploración haciendo uso de sus apellidos revela algunos datos.¹⁰⁵ Entre los hombres que acompañaron a David Jewett

prohibían a los ciudadanos estadounidenses participar activamente en el corso sudamericano, aunque no negaban el uso de sus puertos a los buques corsarios, considerados insurgentes por la corona española. Ver: MEGAN E. TAWES, "The Santa Maria: Baltimore Privateering and Piracy during the Latin American Revolutions", en *Legal History Publications*, núm. 44 (2013), pp. 7-8. Consultado en https://digitalcommons.law.umaryland.edu/mlh_pubs/44

¹⁰³ “Carta de Pablo Chacón” (24 de octubre de 1819), en AGM, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina / Ministerio de Marina. Sección Expediciones. Sub-Sección Expediciones a Indias, p. 12. Consultado en <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=30543>

¹⁰⁴ “*The beach well deserves its nick-name of wapping; beign crowded with sailors of all nations, grog-shops, stores, &c. The English sailors idling about the beach would man a ship of war. A stranger, seeing so many English faces, might suppose it an English colony. At night, the sailors in the grog-shops dance, to the music of the fiddle and flute, reels, and the College hornpipe in perfection, astonishing the Spanish girls. [...]. The seamen upon the beach are, at times, disorderly; but not more so than in other countries. American sailors have been the most refractory, causing their captains infinite trouble.*” [traducción propia], en GEORGE T. LOVE, *A five years' residence in Buenos Ayres: during the years 1820 to 1825*, London, G. Herbert, 1825, pp. 10-11. Consultado en <https://archive.org/details/afiveyearsresid01lovegoog>

¹⁰⁵ Advertimos que este abordaje no pretende exclusividad o novedad. A falta de documentación que

durante su primer crucero corsario,¹⁰⁶ y que se han anotado voluntariamente para el segundo, se encuentran 12 marineros, de los cuales diez de ellos, más de un 80%, presentan nombres y apellidos anglosajones. Estos son: Thomas Taylor, George Stewart, Henry Sauvage, Andrew Randell, Thomas Quin, Joseph Matthews, John Jruin, John Dreier, George Davis y Peter Berry.¹⁰⁷

La presencia de marinería extranjera entre las tripulaciones de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata, durante la guerra de la independencia, también se atestigua por otros comunicados realistas. El 30 de agosto de 1820, Domingo Espinosa, que acababa de llegar a Sudamérica, escribía un informe sobre la situación en la región.

[...]: que ademas hay algunos corsarios, armados en Inglaterra y Norte America, tripulados por extranjeros, que con haver arbolado la vandera de Buenos Aires o Chile se creen con derecho para hacer la guerra á los españoles. [...]; y aunque su numero fue en su origen grande é hicieron fortuna á nuestra costa, [...].¹⁰⁸

Durante la guerra contra el Imperio del Brasil, la mayor parte de la marinería corsaria, unos 112 buques operativos, entre 1825 y 1828,¹⁰⁹ también estaba conformada, en su gran mayoría, por marineros extranjeros. Así lo advierte Antonio

muestre las nacionalidades de los tripulantes embarcados en naves corsarias, algunos autores ya han realizado estudios empleando los apellidos de los individuos embarcados. Ver: JULIO M. LUQUILAGLEYZE, "El aporte extranjero...", p. 89-131.

¹⁰⁶ David Jewett fue un marino estadounidense que prestó servicios como corsario al gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata desde 1815. Años después, en 1820, fue designado cnl. de marina y recibió el mando de la *Heroína*. Con ella viajó, en calidad de corsario, a las islas Malvinas e izó allí, por primera vez, la bandera nacional. Para una información biográfica más completa recomendamos la cronología realizada por Eduardo C. Gerding. Ver: EDUARDO C. GERDING, *La Saga de David Jewett*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2006, pp. XXIII-XXX; Para información sobre la misión de Jewett en las islas Malvinas, ver: JOSÉ FIGUERA DA FONSECA, *op. cit.*; MARIO TESLER, *op. cit.*

¹⁰⁷ "Lista de oficiales, tripulantes, sirvientes y marineros pertenecientes a la tripulacion de la fragata Heroína durante su primer crucero y que voluntariamente se han alistado para el segundo" (1821), en AGN, X, 5-1-3, Marina, Corsarios.

¹⁰⁸ "Carta de Domingo Espinosa al Despacho de la Governacion de Ultramar" (30 de agosto de 1820), en AGM, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Ministerio de Marina, Sección Expediciones, Sub-sección Expediciones a Indias, pp. 7-8. Consultado en <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=30681>

¹⁰⁹ Cifras propias en base al estudio del contralmirante Horacio Rodríguez y el contralmirante contador Pablo Eusebio Arguindeguy, ver: HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, pp. 565-566.

Somellera, a bordo del berg. *General Rondeau*, en 1828.¹¹⁰

El estado mayor general y las tripulaciones de dotación de esos buques, se componían en su mayor parte de ingleses, norteamericanos, españoles, franceses y chilenos, no llegando a cuarenta los que éramos argentinos entre los primeros, y una tercera parte, de los segundos; el mayor número de éstos eran paisanos traídos de la campaña [...].¹¹¹

Sin embargo, en este periodo la preeminencia de estadounidenses fue menor. Esto se explica por un decreto del 24 de abril de 1821, que liberaba a los marineros de ese país de las levas forzosas.

[...] todo marinero empleado en buque de Norte América, puede tener un certificado impreso con la firma y sello del agente de los Estados Unidos, en que se acredite ser ciudadano de aquel país, y hallarse al servicio de uno de sus buques.¹¹²

La cantidad de marineros británicos también se vio reducida, aumentando la proporción de individuos provenientes de otros orígenes como italianos, franceses y latinoamericanos.¹¹³ A modo de ejemplo, tomamos tres naves que navegaron en corso contra los buques brasileños, durante los dos últimos años del conflicto. Estas fueron las balleneras *Carlota*, *Recompensa*, *Provinciano Oriental*,¹¹⁴ embarcaciones de poco calado, ideales para operar en las poco profundas aguas del Río de la Plata.

El análisis de sus listas de tripulación, un total de 38 individuos entre los cuales 30 eran marineros, muestra el variado cuadro de nacionalidades a bordo. Menos del 10% pertenecía al territorio de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Es el caso de

¹¹⁰ ANTONIO SOMELLERA, *op. cit.*, p. 26.

¹¹¹ *Ibid.*, p. 83.

¹¹² PEDRO DE ANGELIS, *Recopilación de las leyes y decretos promulgados en Buenos Aires, desde el 25 de mayo de 1810, hasta fin de diciembre de 1835, con un índice general de materias*, tomo 2, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1836, p. 159. Consultado en <https://hdl.handle.net/2027/mdp.35112104525532>

¹¹³ BRIAN VALE, *Una guerra...*, p. 130; JULIO M. LUQUI-LAGLEYZE, “El aporte extranjero...”, p. 125.

¹¹⁴ “Tripulación de la Ballenera Corsario Carlota” (1828); “Tripulación del Corsario nombrado Provinciano Oriental” (1828); “Rol de Tripulación de la Ballenera Corsario nombrada Recompensa” (1827), en AGN, X, 4-5-4, Gobierno, Ministerio de Guerra.

Leandro Manis, de Corrientes, y Juan Molina, de Buenos Aires. El resto de los individuos provenía del extranjero, siendo 11 de ellos italianos, 6 franceses, 6 ingleses, 3 portugueses, un griego y un español.¹¹⁵

En suma, y luego de lo desarrollado anteriormente, podemos afirmar que la marinería empleada por los corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata, entre 1815 y 1828, fue heterogénea, siendo en su mayor parte extranjera. No obstante, nos preguntamos *¿por qué?* En el siguiente apartado intentaremos dar respuesta a esta interrogante.

La necesidad y el lucro del corso

Para encarar su lucha por la independencia, las autoridades revolucionarias carecían de barcos y elementos para equipar sus escuadras.¹¹⁶ En 1815, luego de cinco años de guerra contra la monarquía española, la situación económica era compleja.¹¹⁷ La capacidad naval efectiva de las Provincias Unidas del Río de la Plata se limitaba a la existencia de solo tres corbetas, dos bergantines, cuatro goletas, cuatro faluchos y cinco lanchones.¹¹⁸

Las autoridades españolas sabían de esta situación, gracias a las comunicaciones de algunos de sus agentes. Pablo Chacón, cónsul de Norfolk en los Estados Unidos, le escribía al Despacho de Marina en estos términos:

Toda la marina que hoy dia tienen está reducida casi ála nada, y aun quando quisieren hacer algun sacrificio, nunca podrian poner en pie según su estado actual una fuerza [...].¹¹⁹

Frente a este problema, se emplearon corsarios que zarparon de distintas

¹¹⁵ Ver: anexo I Marineros 1827-1828.

¹¹⁶ FRED HOPKINS, "For Freedom...", p. 94; GUILLERMO SPINELLI (dir.) *et al.*, *Argentina desde el mar: introducción a la historia naval argentina 1776-1852*, Buenos Aires, Armada Argentina, 2014, p.73.

¹¹⁷ PABLO E. ARGUINDEGUY, "La Marina de 1815 a 1817. Campañas Corsarias", en ARMADA ARGENTINA, tomo v, *op. cit.*, p. 402.

¹¹⁸ "Relación de los buques que sostiene el Estado con expresión del número de individuos que los tripulan e inclusión de la tropa de tierra" (1815), en AGN, X, 5-1-2, Marina, Corsarios.

¹¹⁹ "Carta de Pablo Chacón al Sr. Secretario del Despacho de Marina" (8 de mayo de 1816), en AGM, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina / Ministerio de Marina. Sección Expediciones. Sub-Sección Expediciones a Indias, pp. 7-8. Consultado en <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=34202>

latitudes. Las posibilidades de lucro que dejaba la actividad resultaron atractivas para muchos hombres, incitados por las ganancias que podrían dejar las presas.¹²⁰

No obstante, aún era necesario encontrar personal idóneo para las naves corsarias y el escenario rioplatense no lo tenía. Las causas habría que buscarlas en la falta de una cultura marítima entre la población del territorio. No había una tradición naval y resultaba difícil encontrar marineros experimentados.¹²¹ Guillermo Brown advertía sobre los problemas de tener una marinería inexperta,¹²² al relatar su travesía por el cabo de Hornos.

Los sud americanos que componían la mitad de la tripulación, no acostumbrados al mar, se habían aterrado tanto por sus últimos reveses, que difícilmente se les impidió ir a tierra, y cuatro desertaron.¹²³

A falta de centros educativos la formación de los marineros se hacía en la práctica diaria,¹²⁴ y para ello hacía falta una marina que las Provincias Unidas del Río de la Plata no tenían. El británico George Thomas Love, en su paso por el territorio, afirmaba que “*Buenos Aires no posee una marina; tampoco, de hecho, es tan caro un establecimiento tan necesario*”.¹²⁵ Para el comercio marítimo las autoridades debían “*contar durante algún tiempo con los extranjeros para su envío. La población no está inclinada hacia el mar*”.¹²⁶ En cambio, Gran Bretaña poseía una gran masa de marinería con práctica consumada, a causa del considerable volumen de su tráfico mercante,¹²⁷ mientras que la ciudad de Baltimore, en los Estados Unidos, poseía un

¹²⁰ DANIEL C. GARRIDO, *Las ordenanzas de corso y el marco de actuación corsario* (Tesis de doctorado), Madrid, Universidad Carlos III, 2016, p. 89. Consultado en <https://e-archivo.uc3m.es/handle/10016/23803>; JOSÉ H. TANZI, *La vida...*, p. 31.

¹²¹ GUILLERMO SPINELLI (dir.) *et al.*, *op. cit.*, p. 92; MIGUEL A. DE MARCO, *Corsarios...*, p. 76.

¹²² Su biografía ha sido muy trabajada por la bibliografía. Para más información, sin ánimo de exclusividad, ver: HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *Guillermo Brown...*, *op. cit.*; GUILLERMO A. OYARZÁBAL, *Guillermo...*, *op. cit.*; HÉCTOR R. RATO, *Almirante...*, *op. cit.*

¹²³ GUILLERMO BROWN, “Memorándum...”. Reproducido en ÁNGEL J. CARRANZA, *op. cit.*, p. 277.

¹²⁴ Para más información, ver: HÉCTOR R. RATO, *Historia de la enseñanza naval en la Argentina*, Buenos Aires, Fray Mocho, 1944, pp. 37-55.

¹²⁵ “*Buenos Ayres, at the present period, may be said not to possess a navy; neither, indeed, is so expensive an establishment necessary*” [traducción propia], en GEORGE T. LOVE, *op. cit.*, p. 5.

¹²⁶ “*This country must for some time rely upon foreigners for their shipping. The population are not maritimately inclined*” [traducción propia], en *Ibid.*, p. 90.

¹²⁷ JOSÉ I. GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, *op. cit.*, p. 195; La marina mercante británica tenía, en 1810, más de 23 mil embarcaciones. Ver: FRANCISCO L. D. MORELL, “La ciencia náutica de la época”, en ARMADA ARGENTINA, tomo V, *op. cit.*, p. 76.

sector marítimo asentado y una experiencia corsaria desarrollada durante la guerra de 1812 contra la monarquía británica.¹²⁸

Para reclutar marineros voluntarios se adoptó el enganche, sistema usado en otras marinas para atraer voluntarios, que beneficiaba al individuo con un adelanto económico.¹²⁹ En agosto de 1817, los 32 marineros enganchados para el crucero corsario del *General San Martín* habían recibido entre 15 y 12 pesos en concepto de adelanto. Asimismo, el artículo 12 del contrato entre el comandante, los oficiales y la tripulación de la nave establecía que “*todos los adelantos que los armadores hicieren a los tripulantes [...], serán reducidos de la proporción que le corresponda en la primera presa que se efectúe*”.¹³⁰ En el detalle de cuentas del armador de la fgta. *Consecuencia*, nombre anterior que ostentaba la fgta. *La Argentina*, los marineros recibían pagas que promediaban los 20 pesos.¹³¹

El viajero inglés Henry Marie Brackenridge, sobre su paso por Buenos Aires, en 1819, observaba que el corso resultaba tan atractivo que los marineros de los servicios mercantes abandonaban sus naves para unirse a él.

Los barcos estadounidenses e ingleses que llegan a este río, [...] están expuestos a serios inconvenientes por la deserción de sus tripulaciones para unirse a los corsarios, [...]. Tuvimos la suerte de conocer a un joven [...], y que aceptó alegremente llevarnos como pasajeros, de lo contrario, [...], deberíamos haber permanecido detenidos aquí por algún tiempo.¹³²

¹²⁸ DAVID HEAD, *Privateers...*, pp. 63-91.

¹²⁹ JOSÉ H. TANZI, *La vida...*, pp. 29-30.

¹³⁰ “Contrato entre el comandante, los oficiales y tripulación del ‘General San Martín’.” (16 de agosto de 1817), en District Court, Admiralty, Savannah, María Francisca, estante F, caja 3. Reproducido en THEODORE S. CURRIER, *Los cruceros...*, pp. III-VI.

¹³¹ Relación de la gente que se halla embarcada sobre la fragata *Consecuencia*” (1 de marzo de 1817), en Fondo del DEHN, Archivo del Dr. Vicente Anastasio Echevarría, Caja 1313, *Recibos de sueldos y otros gastos. Corsarios “Alcón” y “Argentina”*, Tomo III, Museo Naval Argentino, 1917.

¹³² “*Both American and English ships coming to this river, [...], are exposed to serious inconvenience from the desertion of their crews to join the privateers, [...]. We were fortunate in meeting a young man [...], and who cheerfully consented to take us as passengers, otherwise, [...], we should have been detained here for some time.*” [traducción propia], en HENRY M. BRACKENRIDGE, *Voyage to South America, performed by order of the american government, in the years 1817 and 1818, in the frigate Congress*, Baltimore, John D. Toy, 1819, pp. 264-265. Consultado en <https://archive.org/details/voyagetosoutham00bracgoog>

Una vez embarcados, los comandantes de las naves corsarias completaban la dotación con individuos disponibles en puertos o en naves enemigas apresadas, si era necesario. Fue el caso de David Jewett, a bordo de la fgta. *Heroína*, donde la falta de individuos lo obligó a reclutar personal, aunque estos provengan de las prisiones.

[...] la necesidad de tener una tripulación eficaz y la imposibilidad de obtener hombres que todos tuvieran buenos antecedentes, lo habían inducido a sacar algunos de la prisión común. Entre éstos había uno que había intentado capturar un navío con valores a bordo, que se encontraba fondeado en el Río de la Plata; pero como la noche era oscura, afortunadamente para el dueño del dinero, se confundió de barco, abordando una goleta nacional, donde fue atrapado y enviado a la cárcel. El capitán Jewitt se dio cuenta que éste era un hombre osado y temerario, pero se persuadió a sí mismo de que, dirigiéndolo juiciosamente, podía ser de utilidad; decidió, por tanto tomarlo como suboficial, aunque el gobernador discutió al respecto con él, insistiendo en que se trataba de una persona altamente desprovista de principios. El capitán Jewitt respondió que correría el riesgo; y que si aquél se hiciese culpable de amotinamiento, lo fusilaría.¹³³

También es el caso del cap. Thomas Taylor y su nave,¹³⁴ la cbta. *Zephyr*, que apresó a la fgta. mercante española *Monserate* mientras conducía un cargamento de aguardiente. La mayor parte de su tripulación se pasó al corsario. La noticia “*se sabe por seis marineros españoles que no habiendo querido tomar partido en el corsario echó en tierra en la Isla Grande [...]*”.¹³⁵

¹³³ JAMES WEDDELL, *Un Viaje hacia el Polo Sur realizado en los años 1822-1824*, Buenos Aires, Eudeba, 2010, p. 113.

¹³⁴ Marino estadounidense, nacido en Wilmington, Delaware, en 1770. Para más información biográfica, ver: EDUARDO C. GERDING, “El sargento...”, *op. cit.*

¹³⁵ “Carta de Francisco de Beranger” (15 de septiembre de 1815), en AGM, Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Ministerio de Marina, Sección Expediciones, Sub-sección Expediciones a Indias, p. 15. Consultado en <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=34256>

Por otra parte, cuando se inició la guerra contra el Imperio del Brasil, la falta de naves de guerra siguió siendo un problema. El viajero inglés John A. Beaumont cuando se refería a la marina de las Provincias Unidas del Río de la Plata, lo hacía en estos términos: “*Su armada (si pueden llamarse así a unas cuantas cañoneras)*”.¹³⁶

En 1825, la escuadra nacional estaba conformada por 2 bergantines, 12 cañoneras y varios lanchones de guerra.¹³⁷ Al año siguiente, dicha escuadra fue engrosada con algunas incorporaciones, pero como advertía la Gaceta Mercantil de Buenos Aires, el 20 de enero 1826, la situación seguía siendo compleja.

Se está haciendo todo esfuerzo para poner los buques ultimamente agregados al servicio de la nacion en un estado eficaz. La actividad desplegada en los varios departamenos navales, es proporcionada á los grandes objetos que tienen á la vista. La importancia de tener una fuerte fuerza naval ya empieza a ser debidamente estimada, [...].

[...]: más no debemos olvidar que el enemigo (á lo menos en número) es muy poderoso teniendo, según se dice, nada menos de 57 buques de guerra [...].¹³⁸

La falta de medios y la superioridad naval brasileña llevó a las autoridades a reiniciar el curso.¹³⁹ Durante el primer año de la guerra, se entregaron 118 patentes, aunque sólo 13 corsarios hayan operado activamente.¹⁴⁰

No obstante, el reclutamiento de individuos en el escenario rioplatense continuó con dificultades.¹⁴¹ Se advertía que “*en la guerra marítima que está para comenzarse, es fuerza que una gran porción de los marineros de la República sean ingleses y norte americanos*”.¹⁴² La falta de marineros aptos para el servicio era tan

¹³⁶ “*Their navy (if their few gun-boats may be so called).*” [traducción propia], en JOHN A. BEAUMONT, *Travels in Buenos Ayres, and the adjacent provinces of the Río de la Plata*, London, James Ridgway, 1928, p. 242.

¹³⁷ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *Buques...*, p. 419.

¹³⁸ “Gaceta Mercantil, Buenos Aires, viernes 20 de enero de 1826”. Reproducido en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA (ANH), *Documentos del Almirante Brown*, Tomo I, Buenos Aires, ANH, 1958, pp. 12-13.

¹³⁹ JORGE P. BARRALES, “Apreciaciones erróneas, esfuerzos dispersos e inconsciencia naval”, en *BCN*, núm. 843 (2016), p. 168.

¹⁴⁰ BRIAN VALE, *Una guerra...*, p. 128.

¹⁴¹ JOSÉ H. TANZI, *La vida...*, p. 32.

¹⁴² “Gaceta Mercantil, Buenos Aires, viernes 20 de enero de 1826”. Reproducido en ACADEMIA

grave, que se necesitó discutir una ley de reclutamiento, el 31 de diciembre de 1825.

[...] el gobierno empezó á hacer la armada naval [...]; y al mismo tiempo que se iban haciendo los buques, tocó los medios de hacerse de marinería. Puso comisionados para que fueran reclutando, ofreció enganchamiento á los que entrasen al servicio, y tambien á los que enganchasen á algunos: llamó voluntarios; se puso de acuerdo con los patrones de los buques para que les fueran dando aquellos que no les hicieran falta para su servicio. [...], no se completaba el número de la marinería y se vió en la necesidad, [...] de llamar á los matriculados: no comparecieron, y en este estado se vió obligado á hacer una leva de ellos. Se recoieron muchos, pero no alcanza/ron á llenar las necesidades, [...], y creyó que debia usar en el de la expresion forzarlos.¹⁴³

La ley fue finalmente aprobada y “*todo individuo perteneciente á las tripulaciones de los buques nacionales, y embarcaciones de cabotaje*” quedaba obligado a entrar al servicio de la marina. En caso de resistencia, los individuos serían enrolados por la fuerza.¹⁴⁴

Las levas forzosas reclutaron a todo tipo de gentes. En algunas ocasiones, se trataba de individuos que no solo desconocían la cadena de mando y la vida militar, sino que tampoco habían tenido contacto con el mar. Al respecto, el testimonio de Francisco Seguy sirve de ejemplo.¹⁴⁵

[...] solo quedaron abordo una porción de hombres de Leva, toda gente q.e nunca se habían embarcados: [...]. Alas 10 ½ se mandaron dos botes con oficiales, para hacer una leva por las Balisas. Alas 12 regresaron

NACIONAL DE LA HISTORIA (ANH), *Documentos...*, Tomo I, pp. 12-13.

¹⁴³ EMILIO RAVIGNANI (ed.), *Asambleas constituyentes argentinas, seguidas de los textos constitucionales, legislativos y pactos interprovinciales que organizaron políticamente la nación: fuentes seleccionadas, coordinadas y anotadas en cumplimiento de la Ley 11.857*, Tomo segundo 1825-1826, Buenos Aires, Talleres S.A Casa Jacobo Peuser Ltda, 1937, p. 365.

¹⁴⁴ PEDRO DE ANGELIS, *op. cit.*, p. 725.

¹⁴⁵ Nacido en Buenos Aires, en 1794, fue enviado a España para proseguir la carrera naval. Egresado como guardiamarina regresó más tarde a Buenos Aires y prestó servicios en las escuadras nacionales. Para más información, ver: LEONCIO GIANELLO Y RICARDO PICCIRILLI, *Biografías...*, pp. 261-265.

los botes y solo traxeron ocho marineros [...].¹⁴⁶

En otros casos, se reclutaba a soldados que, si bien podían estar en mayor o menor medida familiarizados con la vida castrense, no eran marineros experimentados. Los soldados se elegían entre los que habían cometido faltas y actos de indisciplina.

Habiéndose el Gobierno conformado con [...] la nota del 21 del presente con que ha elevado el Sumario seguido al Cavo de Cazadores Jose María Velazquez sobre robo hecho á un soldado del propio Batallon; ha tenido á bien con fecha de este día decretar [...]. Destínase á José María Velazquez Cavo depuesto de la Esquadra del Batallon de Cazadores á servir en la Armada Nacional por todo el tiempo de la guerra; [...].¹⁴⁷

También se reclutaban presos, como Rafael Martínez que había sido condenado a un mes de prisión y a dos años de servicio en el Batallón de Cazadores, aunque resultando inútil en dicha labor fue enviado a cumplir tiempo en la marina.¹⁴⁸ En otros casos se buscaba a los desertores para volver a emplearlos. Es el caso de Juan y Pablo Reyes y Rios, del Regimiento de Blandengues, que fueron puestos a disposición de la Comandancia de Marina para completar las tripulaciones de las escuadras.¹⁴⁹

Nos preguntamos, *¿por qué faltaban hombres para los buques de guerra del estado?* En sus memorias, Guillermo Brown, en ese entonces cnl. myor. de la escuadra nacional,¹⁵⁰ advertía que una de las razones estaba en la popularidad del corso.

El sistema de corsarios, que había sido muy estimulado por el gobierno,

¹⁴⁶ FRANCISCO SEGUY, “Diario del Bergantín General Belgrano”, en *BCN*, Tomo XXIX, núm. 338 (1912), pp. 831-832.

¹⁴⁷ “Carta de Marcos Balcarce al Comandante General de Marina” (1826), en ARCHIVO DEL DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES [en adelante solo Fondo del DEHN], Caja 1314 [en adelante solo el número], Sobre n° 21, Ministerio de Marina, folio 39.

¹⁴⁸ “Carta de Carlos de Alvear al Comandante General de Marina” (1826), en Fondo del DEHN, 1314, Sobre n° 21, Ministerio de Marina, folio 78.

¹⁴⁹ “Carta de Carlos de Alvear al Comandante General de Marina” (1826), en Fondo del DEHN, 1314, Sobre n° 21, Ministerio de Marina, folio 87.

¹⁵⁰ MIGUEL A. DE MARCO, *Corsarios...*, p. 268.

[...]. Produjo, sin embargo, fatales consecuencias a la Marina nacional, a la que dejó casi sin tripulaciones y desmoralizó completamente: pues los agentes de los corsarios no perdonaban medios para seducir a los hombres, a quienes tentaba tan poderosamente el prospecto del lucro, que ese prurito se extendió hasta los oficiales, muchos de los cuales abandonaron el servicio nacional y se entregaron al corso: [...].¹⁵¹

La recompensa que ofrecía el corso atrajo en masa a Buenos Aires a marineros de diversos orígenes.¹⁵² Pocos individuos del espacio rioplatense estaban familiarizados con la vida marítima, pero había muchos inmigrantes recién llegados a Buenos Aires que veían con agrado engancharse en un puesto pago de forma temporal.¹⁵³

Un marinero, que hacía sus servicios en los buques del estado percibía un salario mensual. A mediados de 1825, esa suma fue de 14 pesos.¹⁵⁴ Para hacer más atractiva la propuesta, y frente a la necesidad de completar las dotaciones de las naves durante la guerra contra el Brasil, un decreto del 21 de abril de 1826, autorizaba a entregar 40 pesos de adelanto por cada marinero enganchado.¹⁵⁵ El monto se entregaba después de vencido el tiempo de servicio como establecía un decreto posterior, del 8 de mayo del mismo año.¹⁵⁶ En una carta fechada el 7 de febrero de 1826, las autoridades del Ministerio de Guerra manifestaban:

El gobierno considerando la necesidad de tripular el Bergantín Balcarce, ha dispuesto se reciban aunque nada sepan de mar, los diez individuos del Batallon de Fusileros que fueron mandados el 13 del pasado y que U.D desechó por no aptos para el servicio de la Marina.¹⁵⁷

¹⁵¹ GUILLERMO BROWN, "Memorándum...". Reproducido en ÁNGEL J. CARRANZA, *op. cit.*, p. 307.

¹⁵² BRIAN VALE, *Una guerra...*, p. 130

¹⁵³ *Ibid.*, p. 48.

¹⁵⁴ "Ley fijando el sueldo de los empleados del ejército del 12 de noviembre de 1825". Reproducido en PEDRO DE ANGELIS, *op. cit.*, pp. 712-714.

¹⁵⁵ JOSÉ H. TANZI, *La vida...*, p. 33.

¹⁵⁶ PEDRO DE ANGELIS, *op. cit.*, p. 775.

¹⁵⁷ "Carta de Francisco de la Cruz al Comandante General de Marina" (1826), en Fondo del DEHN, 1314, Sobre n° 21, Ministerio de Marina. Notas varias y decretos, folio 169.

Los adelantos en pesos otorgados por los comandantes y armadores de buques corsarios fueron muy superiores a los facilitados por las escuadras de las autoridades de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Por ejemplo, en 1827, los buques corsarios *Convención Argentina* y *General Brown* ofrecían 100 pesos en concepto de adelanto, mientras que el corsario *Triunfo Argentino* duplicaba esa cifra.¹⁵⁸

Además de las pagas, los marineros también recibían partes del botín obtenido en las capturas. Cuando las autoridades declaraban a una presa como legítima, la carga de este se vendía. Saldadas todas las deudas y gastos que los armadores y capitanes habían asumido antes de zarpar, la tripulación recibía una porción del botín.

Artículo 45. Declarada la embarcación detenida por buena presa, [...]. Del total valor que resulte de la venta de las presas hechas por buques de guerra, se harán dos porciones, la una de los tres quintos para la tripulación y guarnición y la otra de dos quintos para la oficialidad.¹⁵⁹

Más tarde esta repartición fue aumentada. En el rol de tripulación del corsario *Triunfo Argentino*,¹⁶⁰ del 3 de julio de 1828, los 85 marineros que formaban parte de la dotación recibían, 2 partes del botín cada uno, frente a las 24 partes que recibía el comandante y las 12 partes que recibía el cabo de presa.¹⁶¹

Las partes del botín se recibían cuando el buque corsario retornaba a puerto, aunque dependían del éxito de la campaña corsaria. En algunas ocasiones, si no se habían realizado capturas importantes, el corso podría arruinar a sus propietarios. De igual modo, los marineros podrían terminar su navegación sin las pagas ni beneficios económicos prometidos.¹⁶²

¹⁵⁸ “Rol de Tripulación del Corsario Convención Argentina” (1827), “Tripulación del Corsario General Brown” (1827) y “Tripulación de la goleta Corsario nacional Triunfo Argentino” (1827), en AGN, 4-5-4, Gobierno, Guerra del Brasil.

¹⁵⁹ *Reglamento Provisional de Corso. A Provisional ordinance to regulate privateering*, op. cit., pp. 38-40.

¹⁶⁰ Gol. de procedencia norteamericana adquirida, en Buenos Aires, el 11 de junio de 1827, por José Julián Arriola quien actuó como su armador junto a Martiniano Bonorino. Obtuvo la patente de corso número 155 iniciando su viaje el 12 de agosto de 1827. Tuvo varias actuaciones hasta naufragar el 17 de julio de 1828. Ver: HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, pp. 498-499.

¹⁶¹ “Tripulación del Corsario General Brown” (1826), en AGN, X, 4-5-4, Gobierno, Ministerio de Guerra.

¹⁶² FELICIANO GÁMEZ DUARTE, op. cit., p. 189.

De todos modos, el curso seguía siendo atractivo. No solo ofrecía mejores perspectivas económicas que las escuadras de guerra nacionales, sino que también significaba una paga mejor que la recibida en los ejércitos en tierra. Estas afirmaciones son posibles a partir del estudio de Jorge Gelman y Daniel Santilli sobre los salarios en Buenos Aires, entre 1810 y 1870.

Los autores, mediante diversos estudios de tipo estadístico, sostienen que las pagas de los soldados fueron altas, debido a la etapa de extrema militarización de las guerras por la independencia, en comparación a la media de salarios de la sociedad rioplatense. Esta distancia salarial se observó durante todo el periodo hasta la finalización de la guerra contra el Imperio del Brasil.¹⁶³

No obstante, si analizamos los sueldos militares observamos, por ejemplo, que un soldado no superaba la ganancia de un marinero corsario. Un soldado ganaba 7 pesos, en 1814. Unos años después, en 1819, esa retribución se incrementó a 11 pesos, aunque desde allí se mantuvo constante hasta 1828, jamás superando esa cantidad.¹⁶⁴ Por otra parte, como hemos desarrollado previamente, en 1817, un marinero corsario ganaba, en promedio, entre 15 y 12 pesos. Esa cifra fue aumentada en los años posteriores, incluyendo adelantos que llegaron a ser muy elevados.

En suma, las retribuciones salariales de los marineros vinculados al corso no solo fueron superiores a la otorgada por las escuadras y los ejércitos de línea de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Asimismo, experimentó considerables incrementos a lo largo del tiempo. Prácticamente no hubo freno a las iniciativas de armadores y comandantes, que buscaban marineros idóneos para el servicio en un espacio como el rioplatense, donde esa profesión escaseaba.

¹⁶³ JORGE GELMAN Y DANIEL SANTILLI, “Los salarios y la desigualdad en Buenos Aires, 1810-1870”, en *América Latina en la Historia Económica*, vol. 21, núm. 3 (2014), pp. 92-93. Consultado en <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/33331>

¹⁶⁴ *Ibid.*, pp. 109-110.

Consideraciones finales

Entre 1815 y 1821, la proporción de marineros anglosajones, provenientes de Estados Unidos y Gran Bretaña, fue superior a la del resto. No obstante, entre 1825 y 1828, ese número se vio reducido frente al incremento de otras nacionalidades, como la española, la francesa y la italiana.

Durante la guerra por la independencia y la guerra contra el Imperio del Brasil, las Provincias Unidas del Río de la Plata debieron hacer frente a la escasez de buques de guerra para sus escuadras y a la falta de marineros idóneos para el servicio, producto de la falta de recursos y de la inexistente cultura marítima en el territorio. En consecuencia, las autoridades recurrieron al corso.

Las expectativas de lucro y ganancia que ofrecía este sistema, superior a otras ocupaciones militares, funcionaron como un incentivo para individuos de todos los orígenes y nacionalidades, que derivaron en una marinería heterogénea y plurinacional.

CAPÍTULO 2: LA VIDA A BORDO

El mar es dulce y hermoso. Pero puede ser cruel, y se encoleriza tan súbitamente, [...].¹⁶⁵

Introducción

Este capítulo pretende realizar algunas aproximaciones sobre los aspectos cotidianos y sociales a bordo de los buques corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata, entre 1815 y 1828, adoptando enfoques y preguntas que incluyan como objeto de estudio a los marineros.

En la primera parte, se describen aspectos del trabajo y de la vida a bordo. En la segunda parte, se estudia el desarrollo de algunas enfermedades, como el escorbuto. En la tercera parte, se aborda la disciplina como elemento de control, y la desertión como práctica de resistencia.

¹⁶⁵ ERNEST HEMINGWAY, *El viejo y el mar*, Buenos Aires, Planeta, 1997, p. 34.

El trabajo y el ocio

Los tiempos de navegación de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata, entre 1815-1828, estaban estipulados por contratos firmados entre las autoridades, el capitán y el armador del buque. Algunos documentos disponibles, de la guerra por la independencia de España, establecían la duración del corso en seis meses, contados desde el día en que la nave salía del puerto.¹⁶⁶ Lo mismo ocurría en la guerra con el Brasil, donde se limitaron los tiempos de acción de los cruceros corsarios a tres meses.¹⁶⁷

La contratación del personal era por parte privada, porque era el propio cte. o el armador, y no el estado, el que empleaba y pagaba a los hombres que iban a embarcarse.¹⁶⁸ Cumplido el tiempo de navegación, la nave regresaba al puerto y el personal embarcado quedaba desvinculado.¹⁶⁹

A diferencia de los oficios en tierra, el trabajo en el mar era continuo y se organizaba en fracciones de servicio de cuatro horas, llamadas guardias.¹⁷⁰ Durante dichos periodos de tiempo, la tripulación realizaba todo tipo de tareas. El pintor y marino Antonio Somellera, que sirvió en el berg. corsario *General Rondeau*, en la guerra contra el Brasil, nos detalla algunas de ellas.

En los días que el buen tiempo lo permitía se ocupaba nuestra tripulación en los trabajos de labor: unos a composición de velamen, otros a preparar bragueros de respeto para la artillería, otros a hacer meollar, tomadores y demás labores que demanda el buen orden de un buque de guerra, y la tropa a la limpieza de

¹⁶⁶ “Contrato de la goleta *La Divina Pastora*” (1815), en AGN, X, 5-1-2, Marina, Corsarios.

¹⁶⁷ Así lo dicen los contratos de varias embarcaciones, como *General Brown*, *Convención Argentina* y *Triunfo Argentino* (1826). Ver: AGN, X, 4-5-4, Gobierno, Ministerio de Guerra.

¹⁶⁸ En este sentido, implicaba una importante inversión monetaria que, si el corso no tenía éxito y no se liquidaban buenas presas, podría significar la ruina de los armadores. Ver: GUILLERMO SPINELLI (dir.) *et al.*, *op. cit.*, p.73.

¹⁶⁹ Algunos corsos, en forma excepcional, fueron pautados para tener una existencia más prolongada. Por ejemplo, es el caso de la cbta. *Halcón*. Ver: “Contrato entre el Gobierno y Vicente Echevarría para establecer corso, con la Corbeta “Alcón”, contra la Bandera Española en el mar del Sud. Buenos Aires, septiembre 12 de 1815”, en Fondo del DEHN, Archivo del Dr. Vicente Anastasio Echevarría, Caja 1313, *Recibos de sueldos y otros gastos. Corsarios “Alcón” y “Argentina”*, Tomo III, Museo Naval Argentino, 1917.

¹⁷⁰ THOMAS EISENTRAUT, *op. cit.*, p. 226.

las armas de chispa y blancas, convirtiéndose nuestra cubierta desde palo mayor a proa en activo taller.¹⁷¹

Otras labores diarias estaban relacionadas a las prácticas con armas y proyectiles, algo peligroso dada la naturaleza del material empleado,¹⁷² pero necesario para tener individuos preparados para los combates entre buques, donde la artillería naval tenía un rol central.¹⁷³ El cte. del berg. corsario *General Brandsen*, George de Kay,¹⁷⁴ cuenta en su diario sobre algunos de los heridos en acción de guerra. En un enfrentamiento contra dos embarcaciones enemigas resultaron heridos los marineros Benjamín Polando, que perdió el brazo, Eduardo Gillet, que resultó gravemente quemado por la explosión de un cartucho, y Juan M' Kenney, que fue herido por una astilla.¹⁷⁵ César Fournier,¹⁷⁶ que se encontraba sirviendo como corsario durante la guerra con el Imperio del Brasil, debió enfrentarse, en noviembre de 1826, a una división brasileña, donde uno de sus hombres perdió un brazo por una bala.¹⁷⁷

Por su parte, Guillermo Brown, combatiendo en el Pacífico contra el dominio español, narra en sus memorias:

[...] las pocas tropas disponibles, [...], sostenían fuego tan nutrido que pronto llenó la cubierta del bergantín de muertos y heridos. [...], la bandera hasta entonces triunfante fue arriada, para salvar a los pocos que sobrevivían; pero era tal la furia salvaje del enemigo en el momento de la victoria que no prestó

¹⁷¹ ANTONIO SOMELLERA, *op. cit.*, pp. 28-29.

¹⁷² Francisco Seguy detalla, en su diario de navegación, algunos accidentes. El jueves 19 de enero, del año 1826, en un ejercicio general, se le disparó una pistola al patrón y la bala le atravesó el omóplato. Ver: FRANCISCO SEGUY, "Diario...", p. 835.

¹⁷³ Para un conocimiento más exhaustivo sobre el empleo y funcionamiento de la artillería naval, ver: GUILLERMO SPINELLI (dir.) *et al.*, *op. cit.*, p.101.

¹⁷⁴ Marino estadounidense que ofrece sus servicios, en 1825, siendo incorporado a la escuadra de Guillermo Brown. En calidad de sgt. myor., recibe el mando del berg. *General Brandsen* y se une a la guerra contra el Imperio del Brasil. En 1829 solicita la baja. Para información biográfica, ver: JOSÉ L. ALONSO Y JUAN M. PEÑA, "Vicisitudes...", pp. 131-138.

¹⁷⁵ GEORGE DE KAY, "Crucero del bergantín corsario General Brandsen", en *BCN*, Tomo XXVIII, núm. 320 (1910), p. 320.

¹⁷⁶ Marino italiano nacido en Livorno, en 1793. Participó como corsario en la Guerra del Brasil a favor de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Para información biográfica, ver: HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *Nómina...*, p. 121.

¹⁷⁷ CÉSAR FOURNIER, "Diario del Capitán Cesar Fournier", en *BCN*, Tomo XXVIII, núm. 329, (1911), p. 1163.

ninguna atención a este acto [...], sinó que continuó matando sin piedad. Observando pues que los Españoles, [...], seguían el fuego contra los rendidos, [...]. Los desgraciados que yacían heridos y desamparados sobre cubierta fueron degollados por aquellos furiosos que los apuñaleaban, o dividían sus gargantas.¹⁷⁸

Lo mencionado anteriormente describe algunas de las tareas y peligros de la vida a bordo en una nave corsaria. Resta preguntarnos: *¿qué rol jugaban los vínculos sociales?* A diferencia del soldado en tierra, los tripulantes, una vez embarcados, quedaban desconectados del medio rioplatense hasta terminar su navegación. Esto constituía una de las características del trabajo marítimo,¹⁷⁹ donde el marinero quedaba encarcelado en su embarcación, alterando sus vínculos sociales previos al alistamiento.¹⁸⁰ Vivía en su lugar de trabajo, entre sus colegas y sus superiores, pasando la mayor parte de su tiempo en el mismo lugar.¹⁸¹ Compartían la falta de higiene y el hacinamiento, pues vivían en la porción anterior del entrepuente, durmiendo en hamacas sobrepuestas.¹⁸²

Sin embargo, en el nuevo espacio que significaba la embarcación, se establecían nuevos lazos. Los marineros construían los vínculos sociales con sus compañeros, unidos por el mismo propósito y por una misma realidad.¹⁸³ Fueron causa de ello la convivencia de los hombres en lugares reducidos, los riesgos que compartían y el destino común de estar en un mismo barco.¹⁸⁴ Se observa a continuación que uno de los roles que jugaban estos nuevos vínculos era el de transmitir conocimientos y

¹⁷⁸ GUILLERMO BROWN, "Memorándum...". Reproducido en ÁNGEL J. CARRANZA, *op. cit.*, pp. 278-279.

¹⁷⁹ "En sus bases o sobre sus embarcaciones, los marineros parecieron durante mucho tiempo, ausentes del escenario histórico.", en ALAIN ROUQUIÉ, *Poder Militar y Sociedad Política en la Argentina*, Tomo I, Buenos Aires, Hyspamerica, 1986, p. 101.

¹⁸⁰ "[...] His incarceration on a deep-sea vessel resulted in a radical loss of social ties [...]" [traducción propia], en MARCUS REDIKER, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: merchant seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*, Cambridge, University Press, 1989, p. 200.

¹⁸¹ VILHELM AUBERT Y ODDVAR ARNER, "On the social structure of the ship", en *Acta Sociologica*, vol. 3, núm. 1 (1958), p. 200. Consultado en <https://www.jstor.org/stable/4193493>

¹⁸² ABEL. L. AGÜERO, "La Sanidad Naval desde las guerras de la Independencia hasta el fin de la guerra con el Paraguay", en ARMADA ARGENTINA, tomo IX, *op. cit.*, p. 249.

¹⁸³ *Ibid.*, pp. 134-135.

¹⁸⁴ JUAN C. SAGASTUME, "Bases para un Estudio sobre la Sociología Marinera", en *BCN*, vol. 111, núm. 770 (1993), p. 260.

habilidades náuticas, donde los marineros experimentados tenían un rol principal.

[...], nuestro Comandante ordenó que los hijos del país, hombres de campo los más, se ocupasen de hacer ejercicio de subir por las jarcias cuando por lo picado de la mar los balanceos del bergantín eran muy repetidos, y que mi compañero y yo los dirigiésemos.

Puestos a la operación, gran trabajo nos costó hacerlos subir [...], algunos no pudieron, por más esfuerzos y amenazas, [...]; abrazándose con todas sus fuerzas de los obenques, no había forma de sacarlos, causando la hilaridad al resto de la gente; costábales igual tortura al bajar, pero quedando este ejercicio establecido de diario, no tardaron en hacerse los más diestros marineros [...].¹⁸⁵

El otro rol era el de intercambiar creencias. Los marineros más jóvenes respetaban a los más viejos por su conocimiento del mar, del buque, de los fenómenos de la naturaleza y de los métodos de trabajo.¹⁸⁶ En el proceso de socialización, se modificaban conductas y se adquirían saberes náuticos.¹⁸⁷

El cruce de la línea ecuatorial es una tradición naval cuyos orígenes se remontan a la marina francesa de principios del siglo XVI.¹⁸⁸ Cruzar el ecuador, cuya latitud es cero por definición, significaba atravesar una zona peligrosa para las embarcaciones de navegación a vela, porque allí reinaban las calmas ecuatoriales.¹⁸⁹ También simbolizaba el paso de un hemisferio a otro, donde los individuos que lo

¹⁸⁵ ANTONIO SOMELLERA, *op. cit.*, p. 23.

¹⁸⁶ JAIME RODRIGUES, "Embarca...", p. 21.

¹⁸⁷ Para algunos autores el barco no sólo era un medio de comunicación sino también el lugar donde personas de diferentes continentes se relacionaban. La circulación de experiencias dependía, en parte, de la habilidad para adquirir nuevos lenguajes, como un vocabulario náutico. Ver. PETER LINEBAUGH Y MARCUS REDIKER, *La Hidra...*, pp. 179-181.

¹⁸⁸ CARIE L. HERSH, "Crossing the Line: Sex, Power, Justice, and the U.S Navy at the Equator", en *Duke Journal of Gender Law & Policy*, vol. 9, núm 2 (2002), p. 280. Consultado en <https://scholarship.law.duke.edu/djglp/vol9/iss2/8>; La línea ecuatorial es una zona de calmas, donde impera una absoluta falta de viento, con precipitaciones constantes, frecuentes tormentas y copiosas lluvias. Ver: JOSÉ DE LORENZO, GONZÁLO DE MURGA Y MARTÍN FERREIRO, *Diccionario marítimo español*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de T. Fortanet, 1865, p. 118. Consultado en https://archive.org/details/bub_gb_HmBGAAAAYAAJ

¹⁸⁹ *Idem.*

hacían por primera vez experimentaban un rito de pasaje.¹⁹⁰ El crucero corsario del *General Rondeau* fue escenario de uno de estos eventos, mientras buscaba barcos enemigos al norte del Brasil.

La brisa y continuados chubascos que nos habían acompañado nos abandonaron al llegar a la línea, y la perpetua calma hizo que el buque volador plegase sus alas.

Los viejos marineros contaban a los que por primera vez llegaban a la línea, entre un sin número de patrañas, que allí iba a aparecer sobre las aguas Neptuno sentado en una gran concha, con su corona y tridente en mano, que sería necesario pedirle permiso para poder continuar viaje, y que si la Sirena dejase oír su canto quedaríamos encantados. Como eso tuviese lugar en un círculo en que se hallaban algunas paisanos y soldados, no faltaron quienes dieron crédito a semejantes disparates; [...].¹⁹¹

La ceremonia, que era exclusiva de los marineros, reforzaba sus lazos comunitarios.¹⁹² Los más nuevos, que pasaban con éxito la prueba, probaban su valía, siendo aceptados por sus compañeros.¹⁹³

Finalmente, en el siguiente fragmento podemos ver como también en los tiempos de ocio se establecían vínculos, que no solo ayudaban en la conformación de vínculos sociales entre marineros sino también en la creación de identidades. Algunas de ellas forjadas al calor de la cotidianidad a bordo de las naves corsarias como la costumbre de los marineros por los tatuajes y los aros.

A imitación de los militares de la Independencia empezaron nuestros marinos a presentársenos con la oreja abierta, lo que hecho con agujas gruesas e hilo por lo general pasado en cerote, empezó a producir

¹⁹⁰ Explicar la profundidad de esta costumbre marinera excede la extensión de este trabajo. Para más información, ver: HENNING HENNINGSEN, *Crossing the Equator. Sailors' baptism and other initiation rites*, Copenhage, Munksgaard, 1961.

¹⁹¹ ANTONIO SOMELLERA, *op. cit.*, p. 50.

¹⁹² JAIME RODRIGUES, "Um mundo...", p. 239.

¹⁹³ CARIE L. HERSH, *op. cit.*, p. 281.

inflamaciones. [...], sin que nos fuese dable indagar la procedencia, pues sabíamos que un ‘me lo regaló mi camarada’ acarrearía un tanto ridículo; no dejaba de causar risa la vista de un marinero de pecho y brazos marcados a punta de aguja, en que se veía a Neptuno, un buque envelado, la efigie de Cristo en la cruz, al lado del nombre de una querida, e iniciales y fechas por todo el cuerpo, llevando su arito al lado izquierdo.¹⁹⁴

Asimismo, Somellera se sorprendía por la calidad de dibujo de “los marineros que hacen profesión de esta clase de trabajo”, quienes grababan figuras perfectamente acabadas entre sus compañeros por un poco de tabaco.¹⁹⁵ Eran tatuadores semi profesionales, que tenían habilidad para su trabajo, pero igualmente seguían siendo marineros que tatuaban a sus compañeros en los ratos de ocio.¹⁹⁶ No obstante, los tatuajes funcionaban como símbolo que transmitía la identidad y la identificación de ser un marinero.¹⁹⁷ “*Algunos paisanos de los que hicieron ese crucero llevaron así en la piel una marca indeleble en testimonio del mismo*”.¹⁹⁸

Otra actividad durante los tiempos de ocio eran los ejercicios físicos, como los juegos de fuerza y lucha, “para los que ingleses y norteamericanos se habían provisto de buenas manoplas de brin rellenas de estopa con las que se daban sendas trompadas”.¹⁹⁹

Desafortunadamente, los relatos de Somellera son la única fuente que evidencia la práctica de estos ritos y costumbres entre los marineros de los barcos corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata, durante el lapso temporal trabajado. No disponemos de otros testimonios, aunque lo consideramos representativo de una práctica que evidencia la existencia de vínculos sociales e identitarios.

¹⁹⁴ ANTONIO SOMELLERA, *op. cit.*, pp. 42-43.

¹⁹⁵ *Idem.*

¹⁹⁶ IRA DYE, “The tattoos of early American seafarers, 1796-1818”, en *Proceedings of the American Philosophical Society*, vol. 133, núm. 4 (1989), p. 529. Consultado en <https://www.jstor.org/stable/986875>

¹⁹⁷ *Ibid.*, p. 553.

¹⁹⁸ ANTONIO SOMELLERA, *op. cit.*, p. 43.

¹⁹⁹ *Ibid.*, p. 44.

Las enfermedades y la alimentación

Excede la extensión y el propósito de este trabajo resumir todas las enfermedades e infecciones que afectaban a los hombres de mar en el marco temporal y geográfico trabajado. Sin embargo, podemos establecer algunos supuestos, analizando el escorbuto, una de las enfermedades de la época.

El escorbuto se debía a un déficit en la dieta de alimentos ricos en vitamina C o ácido ascórbico,²⁰⁰ que producía en los afectados “*apatía, debilidad, fáciles hematomas, pequeñas o grandes hemorragias de la piel, encías sangrantes, y piernas hinchadas*”.²⁰¹ Por lo general, se presentaba a las pocas semanas y, si no se ingerían frutas y vegetales frescos, podía causar la muerte.²⁰²

[...] es una de las enfermedades más antiguas en la historia de la humanidad, [...]. Sin embargo, está predominantemente conectada en la historia con los viajes de los navegantes y exploradores de los siglos XV y XVI.²⁰³

Mientras la navegación fue de cabotaje, a vista de costa, y sin incursionar en el mar abierto, el hombre prácticamente no supo lo que era el escorbuto. Pero todo cambió con el descubrimiento de América y la etapa de los exploradores europeos, que llevaron a navegaciones más largas.²⁰⁴

Muchos especialistas investigaron la enfermedad, pero fue en el siglo XVIII

²⁰⁰ HUGO A. SOTOMAYOR TRIBÍN, “Epidemias de escorbuto y beriberi en la historia de Colombia”, en *Medicina*, vol. 15, núm. 2 (1993), pp. 34-36. Consultado en <https://revistamedicina.net/ojsanm/index.php/Medicina/article/view/33-8/1081>

²⁰¹ “[...] *apathy, weakness, easy bruising, tiny or large skin hemorrhages, friable bleeding gums, and swollen legs*” [Traducción propia], en JEREMY H. BARON, “Sailors' scurvy before and after James Lind—a reassessment”, en *Nutrition reviews*, vol. 67, núm. 6 (2009), p. 315.

²⁰² JOSÉ I. GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, *op. cit.*, p. 205.

²⁰³ “*Scurvy, one of the oldest diseases in human history, is perhaps also one of the few dietary diseases that have excessively tormented human kind. However, it is predominantly connected in history with the voyages of the navigators and explorers of the 15th and 16th centuries*” [Traducción propia], en EMMANUIL MAGIORKINIS, APOSTOLOS BELOUKAS Y ARISTIDIS DIAMANTIS, “Scurvy: past, present and future”, en *European Journal of Internal Medicine*, vol. 22, núm. 2 (2011), pp. 147-152. Consultado en https://www.academia.edu/7323416/Scurvy_past_present_and_future

²⁰⁴ JOSÉ MASSONS, “El escorbuto en el siglo XVIII”, en *Revista de la Reial Acadèmia de Medicina de Barcelona*, vol. 5, núm. 3 (1990), pp. 163-170. Consultado en <https://www.raco.cat/index.php/RevistaRAMB/article/view/71519/91080>

donde se realizaron algunos de los avances más importantes.²⁰⁵ En 1753, el médico escocés James Lind realizó el primer ensayo clínico, publicando sus hallazgos en un tratado sobre escorbuto donde concluía que el consumo de limones y naranjas ayudarían a combatir la enfermedad.²⁰⁶ Sus discípulos, Thomas Trotter y Sir Gilbert Blane, continuaron con su trabajo y recomendaron al almirantazgo británico la fabricación de jugo de limón para mantener sanas a las tripulaciones en sus largos viajes.²⁰⁷

No obstante, casi ochenta años después de los hallazgos de James Lind, el escorbuto persistía entre las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata, en las luchas por la independencia de España y en la guerra contra el Brasil.

Contamos con tres casos bien documentados, que sirven de análisis para comprender mejor el accionar de la enfermedad, su matanza entre los marineros y la reacción de las autoridades que trataban de combatirlo. Por un lado, el de la fgta. *La Argentina*, comandada por Hipólito Bouchard. Por otro, el de la fgta. *Heroína* y de la fgta. *Carlota*,²⁰⁸ ambas comandadas por David Jewett.

Varios meses después de partir de Buenos Aires, el 27 de junio de 1817, la fgta. *La Argentina*, sufrió un brote de escorbuto en su viaje a Java a causa de la falta de fruta fresca.

En la travesía de la isla de Madagascar hasta llegar al estrecho me sobrevino una peste de escorbuto hasta llegar día de tener 84 hombres en los catres enfermos sin poderse mover, para nada, sin contar los pobres miserables que habían perecido en el paraje. Que el número es bastante crecido, lo que puedo asegurar a vuestra excelencia es que la constancia y el deseo de hacer la guerra al tirano opresor de las Américas ha podido

²⁰⁵ EMMANUIL MAGIORKINIS, APOSTOLOS BELOUKAS Y ARISTIDIS DIAMANTIS, *op. cit.*, p.148.

²⁰⁶ *Idem.*; Para información biográfica sobre James Lind, ver: MILNE, Iain “Who was James Lind, and what exactly did he achieve”, en *Journal of the Royal Society of Medicine*, vol. 105, núm. 12 (2012), pp. 503-508. Consultado en <http://jameslindlibrary.org/wp-data/uploads/2016/07/J-R-Soc-Med-2012-12-Milne-503-8.pdf>

²⁰⁷ BRIAN VALE, “The Conquest of Scurvy in the Royal Navy 1793-1800: A Challenge to current orthodoxy”, en *The Mariner’s Mirror*, vol. 94, núm. 2 (2008), pp. 169-171.

²⁰⁸ Nave portuguesa capturada por Jewett. Fue amarinera con personal de la *Heroína* y puesta al mando del tte. William Edwards, navegando en convoy con su captora, dotada con una de las patentes en blanco que llevaba Jewett. Ver: HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, p. 126.

vencer, todos los inmensos trabajos que he tenido, en mi viaje.²⁰⁹

La cantidad de individuos enfermos, 84 de un total de 180, casi un 47%, nos muestra el nivel de gravedad que podía alcanzar la enfermedad si no se la trataba adecuadamente. José María Piriz, tte. de infantería a bordo de *La Argentina*, decía al respecto:

Continuó nuestra navegación, avanzando la línea, en que experimentarnos la desgracia de cuarenta y tantos muertos y cerca de treinta enfermos. Fue forzoso arribar dos veces a las costas de la isla de Java y de la Batavia, después de pasado el estrecho peligroso de Sonda, porque temíamos que el escorbuto y otras enfermedades hubiesen causado mayores estragos.²¹⁰

A bordo del buque estaba el cirujano fray Bernardo de Copacabana, fraile betlehemita, que había servido en el Hospital de la Residencia de Buenos Aires.²¹¹ El tratamiento empleado por Copacabana llama la atención, ya que decidió enterrar a los enfermos en la playa dejándoles la cabeza afuera en espera de que se curaran.²¹²

El día 7 de noviembre fondeé en una isla llamada Nueva Isla en cabeza de la isla de Java, y el día 8 eché todos los enfermos en tierra haciendo una tienda de campaña para procurar de algún modo, a que se mejorasen, algunos, y viendo que en 8 días de tiempo no se conseguía nada, mandé al cirujano que tenía a bordo que hiciese abrir unos fosos de cuatro pies de

²⁰⁹ “Memorial del capitán de la fragata corsario *La Argentina*, Hipólito Bouchard, dirigido al Director del Estado de las Provincias Unidas de Sud América, detallando el viaje que hiciera alrededor del mundo, desde que partió de Buenos Aires el 27 de junio de 1817” (10 de febrero de 1819), en SENADO DE LA NACIÓN, *Biblioteca de Mayo. Colección de obras y documentos para la historia argentina. Guerra de la independencia*, tomo XVII, segunda parte, Buenos Aires, Senado de la Nación, 1963, p. 15852.

²¹⁰ Memorial del capitán José María Piriz sobre el viaje de la fragata corsario *La Argentina*” (1 de octubre de 1819), en SENADO DE LA NACIÓN, *op. cit.*, p. 15865.

²¹¹ MARIO V. QUARTARUOLO, *Fragata La Argentina. Su vuelta al mundo (1817-1819)*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1967, p. 28.

²¹² JULIO M. LUQUI-LAGLEYZE, “Algunos aspectos...”, p. 29.

profundidad para enterrarlos hasta el pescuezo, como efectivamente se puso en ejecución y al día siguiente, bajé en tierra, y los hice enterrar a todos y de esto resultó, que el que era pasado totalmente del escorbuto, murió al cabo de una hora. Que se hallaba en la tierra y los demás consiguieron mejorarse. Esta operación se repitió muchas veces hasta que los hombres podían servirse de sus miembros, y el día 18 de noviembre me hice a la vela [...].²¹³

De todos modos, el escorbuto no pudo ser contenido. Cuando el cte. Hipólito Bouchard decidió partir nuevamente, después de su estadía en Batavia, los efectos de la enfermedad seguían presentes en sus marineros. Muchos de ellos quedaron desahogados de las tareas diarias a bordo, por no encontrarse en situación de trabajar.²¹⁴

El otro episodio de escorbuto ocurrió en 1820, en la fgta. *Heroína* y en la fgta. *Carlota*. Ambas embarcaciones navegaron bajo la dirección del cte. David Jewett, quien escribió en su diario de navegación sobre los efectos de la enfermedad entre sus hombres.

El 28 de agosto empezó la mano vengadora de la muerte sus lentos pero destructivos ataques, con síntomas los mas espantosos de un escorbuto inveterado, aniquilando á los mas robustos, y, con pocas excepciones, á todos cuantos encontrase. Los primeros destrozos se manifestaron en la presa, donde se hicieron los mayores esfuerzos para salvar a los infectos, é impedir que se extendiesen tan fatales ataques á los demás; tres veces la tripulación de aquella fragata en gran parte se mudó, y fue trasbordada á la mia, de modo que se cambió literalmente de buque de guerra en hospital flotante, de donde todos los días se precipitaron mas ó menos cadáveres al abismo, víctimas de

²¹³ “Memorial del capitán de la fragata corsario *La Argentina*, Hipólito Bouchard...”, en SENADO DE LA NACIÓN, *op. cit.*, p. 15852.

²¹⁴ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, pp. 203-204.

tan horrenda enfermedad.²¹⁵

La campaña corsaria de David Jewett tenía varios objetivos, entre ellos tomar posesión de las islas Malvinas. En Puerto Luis, levantó al súbdito británico James Weddell,²¹⁶ quien acompañó a la tripulación durante un tramo del viaje, brindando un testimonio adicional de lo ocurrido.

[...] Jewitt me recibió con gran cortesía y, a pesar del estado mutilado y desgastado de su barco y su tripulación, [...]. Sin embargo, resultaba evidente que su principal objetivo era avituallar a su tripulación; pues nunca, [...], ha ocurrido un episodio en que el escorbuto haya sido tan destructivo para con la dotación de un barco. [...], esta horrible enfermedad estaba haciendo rápidos progresos entre esas desdichadas gentes. Al principio el paciente era afectado en torno a las rodillas y la enfermedad, al subir rápidamente al estómago, llevaba a la muerte en 36 o 40 horas. Durante los primeros días transcurridos [...], morían en número de 5 a 6 por día. [...] Cuando el barco partió de Buenos Ayres hacía ocho meses, la dotación constaba de 200 hombres: en estos momentos tenían no más de 30 marineros y 40 soldados en condiciones de cumplir con sus tareas; [...], de modo que unos 80 o estaban enfermos o habían muerto de escorbuto.²¹⁷

Los casos trabajados abren algunos problemas de investigación. Los buques de Bouchard y Jewett habían tomado provisiones frescas en algunas escalas de sus viajes. Entonces, *¿por qué no lograron frenar el brote de escorbuto?*

Una primera explicación posiblemente tenga relación con el personal sanitario

²¹⁵ “Puerto Soledad Islas Malvinas, febrero 1° de 1821. A bordo de la fragata nacional Heroína”, en AGN, X, 5-1-3, Marina, Corsarios.

²¹⁶ Marino británico nacido en 1787. Terminada la guerra contra Napoleón, se incorporó a la actividad mercante. Al mando del berg. *Jane*, realizó varios viajes por los mares australes dedicándose a la captura de focas. Para más información, ver: A. G. E. JONES, “New light on James Weddell master of the Brig Jane of Leith”, en *Scottish Geographical Magazine*, vol. 81, núm. 3 (1965), pp.182-187.

²¹⁷ JAMES WEDDELL, *op. cit.*, p. 112.

embarcado. Los buques corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata solían tener individuos que ejercían de médicos a bordo.²¹⁸ Sus calidades y jerarquías eran similares a los de la armada británica. Por un lado, estaban los médicos o *physician*. Por otro lado, los cirujanos o *surgeon* y los asistentes de cirujano o *surgeon's mate*. Los primeros eran médicos propiamente dichos y tenían calidad de oficial,²¹⁹ pero por su escasez, estaban reservados a tareas directivas y raramente se embarcaban. Por ello, el que oficiaba generalmente de médico en las naves de la época era el cirujano o el asistente de cirujano²²⁰. Tenían una precaria formación y sólo sabían realizar amputaciones y parar algunos sangrados. Usualmente eran mal mirados por las tripulaciones, de las que se recibían quejas constantes.²²¹ El fraile Bernardo Copacabana, a bordo de la fgta. *La Argentina*, era cirujano; Jeremías Hotchkiss y su ayudante, James A. Smith, embarcados en la fgta. *Heroína*, también.²²²

En otro orden de cosas, el personal sanitario embarcado en los barcos de la época aún desconocía cuáles eran los nutrientes que tenían los alimentos, ya que la existencia de las vitaminas y sus propiedades no fue descubierta hasta entrado el siglo XX.²²³ Por lo tanto, a las razones de índole formativa y profesional anteriormente descriptas, se sumaban las relativas al conocimiento que tenía la ciencia médica en aquellos tiempos.

Mencionado lo anterior, resta preguntarnos, *¿por qué en los partes de Hipólito Bouchard, José María Piriz, James Weddell y David Jewett solo se detectan marineros muertos por el escorbuto? ¿por qué no hay oficiales?*

Debido a que el escorbuto es una enfermedad originada por un déficit alimenticio, intentaremos responder analizando la alimentación en los buques

²¹⁸ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *Nómina...*, p. 459.

²¹⁹ BRIAN VALE Y EDWARDS GRIFFITH, *Physician to the Fleet: The Life and Times of Thomas Trotter, 1760-1832*, Woodbridge, The Boydell Press, 2011, pp. 22-24.

²²⁰ JULIO M. LUQUI-LAGLEYZE, "Algunos aspectos...", p. 31.

²²¹ THOMAS EISENTRAUT, *op. cit.*, pp. 226-227; Al respecto dice Somellera: "Nuestra pérdida fué de seis hombres, muertos o heridos, pues todo era lo mismo; porque la inteligencia de nuestro médico era tal que como lo primero creo que clasificó a los últimos, y se desembarazó la cubierta de esos estorbos bien pronto, [...]" en ANTONIO SOMELLERA, *op. cit.*, p. 16.

²²² Así figuran en sus respectivos roles de tripulación. Ver: "List of officers, men, boys, and mariners, belonging to the crew of the frigate Heroína on the first cruise, who have volunteered and entered for the second cruize" (1821), en AGN, X, 5-1-3, Marina, Corsarios; "Rol de tripulación de la fragata La Argentina", en Fondo del DEHN, Archivo del Dr. Vicente Anastasio Echevarría. Recibos de sueldos y otros gastos. Corsarios "Alcón" y "Argentina". Tomo III. Museo Naval Argentino, 1917.

²²³ JAIME RODRIGUES, "Um sepulcro...", p. 333; CHRISTOPHER C. LLOYD, "The conquest of scurvy", en *The British Journal for the History of Science*, vol. 1, núm. 4 (1963), p. 357.

corsarios. Aunque es difícil establecer, con cierta rigurosidad, la variedad y la cantidad de insumos que los marineros consumían diariamente, podemos esbozar algunas afirmaciones.

El agua para beber y asearse se recolectaba en los ríos para luego almacenarse en barriles de madera, que después de unas semanas de navegación se estancaba y corrompía. Lo mismo ocurría con la comida, que se descomponía rápidamente. Para levantar la moral y sobrellevar las duras condiciones de vida los marineros tomaban ron, que funcionaba como un desinfectante.²²⁴

De las listas de cuentas del armador Vicente Anastasio Echevarría, para el avituallamiento de los buques *Halcón* y *La Argentina*, encontramos arroz, carne salada, verduras, galleta, tabaco, café, yerba, sal, azúcar, vino, ron y agua.²²⁵ Luego, en navegación, los capitanes adquirirían otros alimentos que completaban o reemplazaban los disponibles. Es el caso de George Coleman De Kay, que compuso sus reservas de agua, en el puerto de Camamú, en Brasil.²²⁶ Asimismo, Guillermo Brown refrescó a sus hombres, en las islas Galápagos y en la Isla de Abington, con tortugas de tierra.²²⁷

Dentro del berg. *General Rondeau*, en 1828, la ración diaria de los marineros se reducía a *lob sconce*, especie de guiso de carne salada picada, con galleta deshecha, papas y un poco de aceite.²²⁸ En algunas ocasiones especiales había *Plum Pudding*.

[...] nuestro cocinero, en una larga bolsa de brin ponía a cocer en el caldero donde se hervía la carne salada de vaca o puerco, un poco de harina y pasas, batidas en agua que le llamábamos pudín “Plum Pudding”, [...].²²⁹

Entre el personal embarcado en las naves corsarias había diferencias alimenticias, que respondían a la jerarquía y rol dentro del buque. Los oficiales

²²⁴ GUILLERMO SPINELLI (dir.) *et al.*, *op. cit.*, p.76.

²²⁵ Varias relaciones de gastos (enero 1817), en Fondo del DEHN, Archivo del Dr. Vicente Anastasio Echevarría. Recibos de sueldos y otros gastos. Corsarios “Alcón” y “Argentina”. Tomo III. Museo Naval Argentino, 1917, pp. 1-3.

²²⁶ GEORGE DE KAY, *op. cit.*, p. 312.

²²⁷ “Carta de Walter Dawes Chitty” (14 de enero de 1817). Reproducido en ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA (ANH), *Documentos...*, Tomo I, p. 280.

²²⁸ ANTONIO SOMELLERA, *op. cit.*, p. 29.

²²⁹ *Idem*.

disfrutaban los beneficios de raciones diferentes, mientras los marineros padecían los efectos de una dieta inadecuada y mal equilibrada.²³⁰ El capitán y los oficiales generalmente tenían su propio cocinero, reservas de comida y de vino.²³¹ Esto explica, en parte, porque el escorbuto era más letal entre los marineros, que entre los oficiales.

Asimismo, la mala alimentación y las enfermedades impactaban en el orden social de la nave de otras maneras. Cuando había un brote de escorbuto, y disminuía la tripulación en condiciones de trabajar, aumentaba la carga laboral que los marineros debían soportar.²³² Lo mismo ocurría cuando había pocos insumos y los capitanes debían recurrir al racionamiento.

[...], confiando en la Providencia que llegarían a Buenos Aires, a pesar de la escasez de provisiones: la ración por día era un bizcocho, una corta medida de arroz o de maíz, media libra de tortuga o carne salada y media pinta de ron; cuya distribución con el trabajo del buque y de la bomba, era justamente suficiente para sostener la vida.²³³

Debido a que los marineros eran la principal fuerza laboral de las naves corsarias, los impactos de las enfermedades y de las dietas inadecuadas solían repercutir en la operación de la embarcación. Como veremos a continuación, las autoridades recurrían a un conjunto de normas disciplinarias, cuyo propósito era mantener el control de los marineros en situaciones complejas.

²³⁰ JAIME RODRIGUES, “Um sepulcro...”, p. 337; RICHARD SEMBA, “Vitamin A Deficiency in Nineteenth Century Naval Medicine”, en *World review of nutrition and dietetics*, núm. 104 (2012), p. 2.

²³¹ “*The captain and officers usually had their own Cook and stocks of food and wine*” [Traducción propia], en RICHARD SEMBA, *op. cit.*, p. 16; Bruno Pappalardo desarrolla más profundamente estas diferencias en: BRUNO PAPPALARDO, *How to Survive in the Georgian Navy*, London, Osprey, 2019, pp. 51-53.

²³² “*Cuando el aro de la muerte había reducido el número de la gente tanto que apenas entre los enfermos, prisioneros, y guardia se halla gente suficiente para asegurar las velas del tiempo tempestuoso con que tuvimos que luchar, [...], cuando solo diez marineros se hallaron en estado de cumplir con su obligacion, y estos aun afligidos, mas ó menos, con el escorbuto.*”, en “Puerto Soledad Islas Malvinas, Febrero 1° de 1821. A bordo de la fragata nacional Heroína”, en AGN, X, 5-1-3, Marina, Corsarios.

²³³ GUILLERMO BROWN, “Memorándum...”. Reproducido en ÁNGEL J. CARRANZA, *op. cit.*, p. 281.

La disciplina y la deserción

Cuando el racionamiento y la enfermedad ponían a prueba la lealtad y obediencia de la marinería, las autoridades recurrían a un conjunto de normas disciplinarias. El Reglamento Provisional de Corso, de 1817, dividido en varios apartados, fijaba sanciones para los hombres embarcados, según su jerarquía y su rol.²³⁴ Se leía frecuentemente, mientras se realizaban las cotidianas tareas a bordo, como lo atestigua Peter Corney.²³⁵

[...] En nuestro pasaje hacia California, nos emplearon ejercitando las grandes armas, y poniendo la nave en buenas condiciones para luchar, leyendo con frecuencia los artículos de guerra [...].²³⁶

En “*Penas por Delitos Comunes a Tropa y Marinería Embarcada*”, 24 artículos impartían la disciplina entre los marineros.²³⁷ La desobediencia se pagaba con la propia vida, mientras que desafiar a la autoridad, portando armas, se castigaba con la amputación de una mano y con la horca. Otras infracciones menores representaban castigos más leves como azotes, el arresto en la cofa y la reducción de raciones. De los 24 artículos, quince incluían la pena máxima,²³⁸ “*eran muy estrictos y penaban con la muerte casi todo acto de insubordinación*”.²³⁹ En cambio, las medidas aplicadas a la oficialidad eran más laxas. Debían acatar “*Leyes Penales Extensivas a Oficiales de Guerra*”, de 10 artículos, de los cuales sólo cuatro tenían pena de muerte.²⁴⁰

²³⁴ El mismo reglamento volvió a utilizarse, con algunas modificaciones, durante la guerra corsaria contra el Imperio del Brasil. Ver: BRIAN VALE, *Una guerra...*, p. 127.

²³⁵ Marino y explorador inglés, quien se unió a Hipólito Bouchard, entre 1818 y 1819, como el cap. de la *Santa Rosa de Chacabuco*.

²³⁶ “[...] *On our passage towards California we were employed exercising the great guns, and putting the ship in good condition for fighting, frequently reading the articles of war [...]*” [Traducción propia], en PETER CORNEY, *Voyages in the northern Pacific: narrative of several trading voyages from 1813 to 1818*, Honolulu, Thos. G. Thrum Publisher, 1896, p. 121. Consultado en <https://archive.org/details/voyagesinnorther00cornrich>

²³⁷ *Reglamento Provisional de Corso. A Provisional ordinance to regulate privateering*, op. cit.

²³⁸ *Ibid.*, pp. 50-73.

²³⁹ “[...] *are very strict, and punish with death almost every act of insubordination.*” [Traducción propia], en PETER CORNEY, op. cit., p. 121.

²⁴⁰ *Ibid.*, pp. 42-48.

El análisis de estos documentos muestra que las medidas disciplinarias no eran equitativas para todos los individuos embarcados. Así pues, nos preguntamos *¿por qué eran especialmente duras con los marineros?* Primero, cumplían un rol ejemplificador, teniendo en cuenta la naturaleza heterogénea del personal embarcado.²⁴¹

Segundo, cumplían un rol represivo, que buscaba desalentar cualquier intento de insubordinación. Esto se desprende del análisis de algunas listas de tripulación, donde un reducido grupo de oficiales debía ejercer la autoridad sobre un colectivo numeroso de marineros. El corsario *Convención Argentina* llevaba, el 21 de julio de 1817, 32 tripulantes, de los cuales 26 eran marineros.²⁴² Lo mismo ocurría con la goleta *Teodora* que partió en corso, el 28 de marzo de 1820, con 17 hombres, de los cuales 10 de ellos también eran marineros.²⁴³

Tercero, buscaban evitar las deserciones, que fueron un problema general durante las guerras por la independencia y contra el Imperio del Brasil. Según el viajero George Thomas Love “[...] *en ninguna parte del mundo los comandantes de los barcos están sujetos a tantas molestias causadas por la deserción de sus tripulaciones*”.²⁴⁴ Asimismo, Guillermo Brown narra en sus memorias:

La escuadra había padecido tanto [...] la deserción, que, para toda expedición que emprendía Brown con sus tres o cuatro buques útiles, se veía obligado a sacar gente de los otros para tripularlos, y muy pocos marineros se hallaban entre ellos. Los hombres enviados de las provincias para reclutar la escuadra eran todos sentenciados por crímenes, que en el momento que tenían una oportunidad, robaban los botes y huían, y más de una vez mataron a sus comandantes.²⁴⁵

²⁴¹ Sobre los orígenes y extracciones de la marinería corsaria ver: Capítulo 1.

²⁴² “Rol de tripulación del corsario Convención Argentina” (1827), en AGN, X, 4-5-4, Gobierno, Ministerio de Guerra.

²⁴³ “Contrato entre el Comandante Burges del Cosario Teodora, armado por el Dr. Echevarría y su gente, Marzo 1820”, en BCN, Tomo XLIV, núm. 463 (1927), p. 753.

²⁴⁴ “*In no part of the world are masters of vessels subject to such annoyance from the desertion of their crews*” [traducción propia], en GEORGE T. LOVE, *op. cit.*, p. 11.

²⁴⁵ GUILLERMO BROWN, “Memorándum...”. Reproducido en ÁNGEL J. CARRANZA, *op. cit.*, p. 314.

Además de los buques corsarios, también se daban en los navíos de guerra del estado, y en los ejércitos de línea de la época.²⁴⁶ En el transcurso de un mes, entre el 4 de diciembre de 1817 y el 4 de enero de 1818, 17 marineros desertaron de los buques Fortuna, Belén y 25 de Mayo.²⁴⁷

El Reglamento Provisional de Corso, de 1817, consideraba al desertor como un individuo que había abandonado su puesto. Su castigo variaba según las circunstancias en que se produjo el hecho, pasando desde el encarcelamiento hasta la condena a muerte.²⁴⁸ De igual modo, los artículos disciplinarios, adjuntos en los contratos corsarios, le prohibían a los marineros bajar a tierra, salvo permiso expreso del capitán.

De ningún modo será permitido á los oficiales ó tripulación el abandonar el buque, sin un permiso expreso del capitán; y quien lo hiciese sin este permiso, perderá el derecho á su parte de presas.²⁴⁹

No disponemos de fuentes suficientes para realizar estadísticas de deserciones entre los buques corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata, entre 1815 y 1828. Tampoco contamos con el material que nos permita estudiar los complejos motivos detrás de esta práctica. No obstante, podemos decir algunas cosas al respecto.

Algunos hombres tomaban el dinero de enganche, que solía ser alto, y desertaban a la primera oportunidad.²⁵⁰ Ejemplos que ilustran este accionar son los ocurridos a bordo de la gol. corsario *Triunfo Argentino*. Allí, el marinero Pedro Cebel, que se había enrolado luego de escaparse del berg. *General Balcarce*, cobrando un dinero de enganche por 150 pesos, fue detenido. Similar fue el caso de los marineros José Otero y Francisco Born, que luego de haber cobrado 200 pesos en concepto de

²⁴⁶ GABRIEL DI MEGLIO, “Soldados de la Revolución. Las Tropas Porteñas en la Guerra de Independencia (1810-1820)”, en *Anuario IEHS: Instituto de Estudios histórico sociales*, núm. 18 (2003), p. 8. Consultado en

[http://anuarioiehs.unicen.edu.ar/Files/2003/Soldados%20de%20la%20Revoluci%C3%B3n.%20Las%20tropas%20porte%C3%B1as%20en%20la%20guerra%20de%20independencia%20\(1810-1820\).pdf](http://anuarioiehs.unicen.edu.ar/Files/2003/Soldados%20de%20la%20Revoluci%C3%B3n.%20Las%20tropas%20porte%C3%B1as%20en%20la%20guerra%20de%20independencia%20(1810-1820).pdf)

²⁴⁷ “Estado de los Desertores de los Buques de Guerra desde 1° de Diciembre hasta el 4 inclusive de enero de 1818”, en Fondo del DEHN, 1313, Sobre n° 16, Comandancia de Armas y Marina, folio 1.

²⁴⁸ *Reglamento Provisional de Corso. A Provisional ordinance to regulate privateering*, op. cit., pp. 50-73.

²⁴⁹ Varios contratos de embarco (1827-1828). Ver: AGN, X, 4-5-4, Gobierno, Guerra del Brasil.

²⁵⁰ DELPHINE TEMPÈRE, op. cit., p. 105.

avance por su enrolamiento, se fugaron de la gol. *Triunfo Argentino* para embarcarse, con los nombres falsos de Antonio Pérez y Francisco Sistern, en otra nave.²⁵¹

Otros lo hacían cuando la embarcación tocaba tierra o varaba en aguas poco profundas. Por ejemplo, doce hombres aprovecharon el momento y desertaron del berg. corsario *Oriental Argentino*, cuando la nave había varado en el Río de la Plata.²⁵² Otra situación es la descrita por el cap. del puerto de Buenos Aires, cnl. de marina Francisco Lynch, durante la guerra contra el Brasil, el 31 de enero de 1827.

Ha llegado anoche a las once el capitán D. César Fournier con dos botes desde Maldonado, [...]. Dice que cuando regresó a la laguna del Miní en busca de la carga [...] que había apresado, se encontró sólo con diez marineros fieles que son los que lo han acompañado a este puerto, pues veintiocho que se hallaban en la laguna han fugado [...].²⁵³

En la deserción existía un criterio de oportunidad,²⁵⁴ ya que a diferencia de otros individuos, como los soldados en tierra, los marineros no podían escapar en cualquier momento. Sólo podían hacerlo cuando se encontraban cerca de algún puerto o cuando la nave hacía escala en tierra. No obstante, en el acto de desertar aparecían las configuraciones identitarias dominantes, alternativas al discurso oficial,²⁵⁵ ya que los individuos abandonaban el servicio, en un acto de resistencia frente a sus

²⁵¹ “Tripulación de la goleta corsario nacional Triunfo Argentino” (1827), AGN, X, 4-5-4, Guerra del Brasil.

²⁵² “Lista de los individuos que han desertado y abandonado el buque en estado de Naufragio en estas valizas de B.A.” (12 de agosto de 1826), Fondo del DEHN, 1314, Sobre n° 11, Relaciones de Marineros y Soldados Embarcados, folio 7.

²⁵³ FRANCISCO LYNCH, *La Guerra contra el Imperio del Brasil*, Tomo I, Buenos Aires, Tall. Gráf. de la DIAB, 1978, p. 151; Para información biográfica, ver: HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *Nómina...*, op. cit.

²⁵⁴ El criterio de oportunidad para desertar ha sido estudiado entre los ejércitos de línea que combatieron en las guerras de independencia. Ver: ALEJANDRO M. RABINOVICH, *Ser soldado en las Guerras de Independencia. La experiencia cotidiana de la tropa en el Río de la Plata, 1810-1824*, Buenos Aires, Sudamericana, 2013, p. 140.

²⁵⁵ ALEJANDRO M. RABINOVICH, “El fenómeno de la deserción en las guerras de la revolución e independencia del Río de la Plata: 1810 – 1829”, en *Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe*, vol. 22, núm. 1 (2011), p. 34. Consultado en https://www.academia.edu/4222233/El_fen%C3%B3meno_de_la_deserci%C3%B3n_en_las_guerras_de_la_revoluci%C3%B3n_e_independencia_del_R%C3%ADo_de_la_Plata._Elementos_cuantitativos_y_cualitativos_para_un_an%C3%A1lisis._1810-1829

autoridades.²⁵⁶ Pero *¿cómo afectaba la deserción en el orden social de las naves corsarias?*

Por un lado, provocaba malestar entre el resto de los marineros, que debían absorber la carga laboral de sus compañeros desertores, aunque recibiendo la misma paga y ración que antes.²⁵⁷ Por otro, la deserción provocaba que los capitanes deban buscar sustitutos de forma precipitada, individuos que no siempre estaban capacitados o que habían desertado con anterioridad. Es el caso de Manuel Arroyo y Tomás Río, que fueron destinados nuevamente a bordo de buques de guerra, a pesar de ser desertores.

Con esta fecha se ordena [...] ponga á disposición del Sr. Comandante general de Marina para ser destinados á bordo de los Buques de Guerra a los individuos Manuel Arroyo y Tomás Río, por desertores incorregibles, y se previene [...] disponga que no se les permite bajen á tierra por ninguna circunstancia, [...].²⁵⁸

En resumen, la dureza de los códigos disciplinarios no se explica por un solo factor. Al contrario, responde a una suma de causas, entre las que destacamos las duras condiciones en las que los marineros debían vivir a bordo, su diferencia numérica con los oficiales, su heterogeneidad y la deserción.

²⁵⁶ *Ibid.*, p. 52; GABRIEL DI MEGLIO, “Soldados...”, p. 52.

²⁵⁷ ENRIQUE GARCÍA DOMINGO, *El trabajo en la marina mercante española en la transición de la vela al vapor 1834-1914* (Tesis de doctorado), Barcelona, Universitat de Barcelona, 2013, pp. 203-206. Consultado en http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/50509/1/egd_tesis.pdf

²⁵⁸ “Carta de Francisco de la Cruz al Comandante General de Marina” (1826), en Fondo del DEHN, 1314, Sobre nº 21, Ministerio de Marina. Notas Varias y Decretos, folio 275.

Consideraciones finales

Durante las primeras décadas del siglo XIX, las condiciones de vida a bordo de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata eran duras y difíciles. Los marineros experimentaron una alimentación deficiente, espacios reducidos, falta de higiene y enfermedades, una rígida disciplina y los riesgos propios del mar. En consecuencia, las autoridades se valían de severos códigos disciplinarios, que mantenían el orden de la embarcación.

No obstante, a pesar de la ruda cotidianidad a bordo, se formaron espacios de sociabilidad entre una marinería heterogénea, con individuos de diversos orígenes y nacionalidades. Allí se crearon vínculos que funcionaron como transmisores de conocimientos y experiencias, donde los individuos recién embarcados se familiarizaban con las tareas y la vida a bordo de parte de sus compañeros más experimentados. De igual modo, los vínculos sociales permitieron intercambiar distintas creencias y supersticiones, como el cruce de la línea ecuatorial, actividades de ocio y recreación, como los juegos de fuerza y lucha, y prácticas identitarias, como el uso de aros y tatuajes.

CAPÍTULO 3:

LOS MOTINES

Cuando preguntaron al escita Anacarsis si eran más numerosos los vivos o los muertos, este respondió: “¿En qué clase de esas dos pones los navegantes?”.²⁵⁹

Introducción

Los vínculos sociales entre los marineros, formados durante la cotidianidad de la vida marítima, a menudo finalizaban en demostraciones de resistencia. Los motines eran acciones colectivas de insubordinación, consideradas un delito por los reglamentos y otros códigos disciplinarios navales de la época.

El presente capítulo detalla una breve estadística sobre los amotinamientos ocurridos entre 1815 y 1828, a la vez que intenta analizar las causas y motivos que los iniciaron. Asimismo, busca investigar con qué frecuencia ocurrieron y si es posible establecer algún tipo de relación con lo que sucedía en otros escenarios navales, como el británico.

En la primera parte, se presentan algunos datos estadísticos y comparativos. En la segunda parte, se identifican las normativas y reglamentos que penaban los delitos de amotinamiento. En la tercera parte, intentaremos analizar el complejo entramado de causas detrás de estos actos de resistencia colectiva, haciendo uso de estudios de caso a modo de ejemplo.

²⁵⁹ DIÓGENES LAERCIO, *Los diez libros de Diógenes Laercio sobre las vidas, opiniones y sentencias de los filósofos ilustres* (trad. D. Josef Ortíz y Sanz), Tomo I, Madrid, Imprenta Real, 1792, p. 65. Consultado en <https://hdl.handle.net/2027/ucm.5327135130>

Índices y comparaciones

A mediados del año 1818, la fgt. *Luisa* capturó a la gol. mercante *Arrogante Barcelonés*, mientras navegaba en corso por las costas españolas. Allí el cap. José Almeida se quedó con la nave y le entregó el mando de la *Luisa* a su segundo, el tte. Smith.²⁶⁰

En octubre de 1818 la tripulación de la *Luisa* se amotinó, bajo la dirección del artillero George Clark, alias *Craig*, transformando al buque en pirata. En esa condición, realizó incursiones en las costas estadounidenses, atacando algunas naves como el berg. estadounidense *Asia* y la gol. británica *Sir John Hardy*. A principios de 1819, a la altura de Charleston, en Carolina del Sur, estalló un nuevo motín. Los rebeldes incendiaron la nave e intentaron darse a la fuga, pero las autoridades locales los apresaron.²⁶¹

Los prisioneros eran parte de la tripulación del corsario Louisa, quienes se levantaron contra sus oficiales en octubre de 1818 y, sacándolos del barco, continuaron en un crucero pirata [...] Los prisioneros son ciudadanos estadounidenses, y la piratería por la que son condenados, se cometió en el barco Asia, portando bandera estadounidense.²⁶²

Sobre este motín y el posterior proceso judicial a los responsables, el Secretario de Estado de los Estados Unidos durante el gobierno de James Monroe, John Quincy Adams, escribía en sus memorias:

²⁶⁰ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, pp. 215-216.

²⁶¹ SUPREME COURT OF THE UNITED STATES, *U.S. Reports: The Arrogante Barcelones*, vol. 20, 1822, pp. 496-519. Consultado en: <https://www.loc.gov/item/usrep020496/>; Para más información ver, SHANNON BYRNE, "Baltimore's Piratical Patriot Privateers: The Arrogante Barcelones, 20 U.S. 496 (1822)", en *Legal History Publications*, núm. 49 (2014), pp. 1-38. Consultado en https://digitalcommons.law.umaryland.edu/mlh_pubs/49/

²⁶² "The prisoners were part of the crew of the Louisa privateer, who rose upon their officers in October, 1818, and putting them out of the ship, proceeded on a piratical cruise [...] The prisoners are American citizens, and the piracy for wich they are convicted, was committed on the ship Asia, bearing the American flag" [traducción propia], SUPREME COURT OF THE UNITED STATES, *U.S. Reports: U. States v. Pirates*, vol. 18, 1820, pp. 189-191. Consultado en <https://www.loc.gov/item/usrep018189/>

El primer tema considerado fue el caso de un número de piratas ahora condenados a muerte en Baltimore, Richmond, Charleston, Savannah y New Orleans -todos casos de corsarios bajo los colores sudamericanos. El número entero es de cuarenta y cinco. La opinión unánime es que algunos deben ser ejecutados, pero que una gran proporción de ellos deben ser indultados.²⁶³

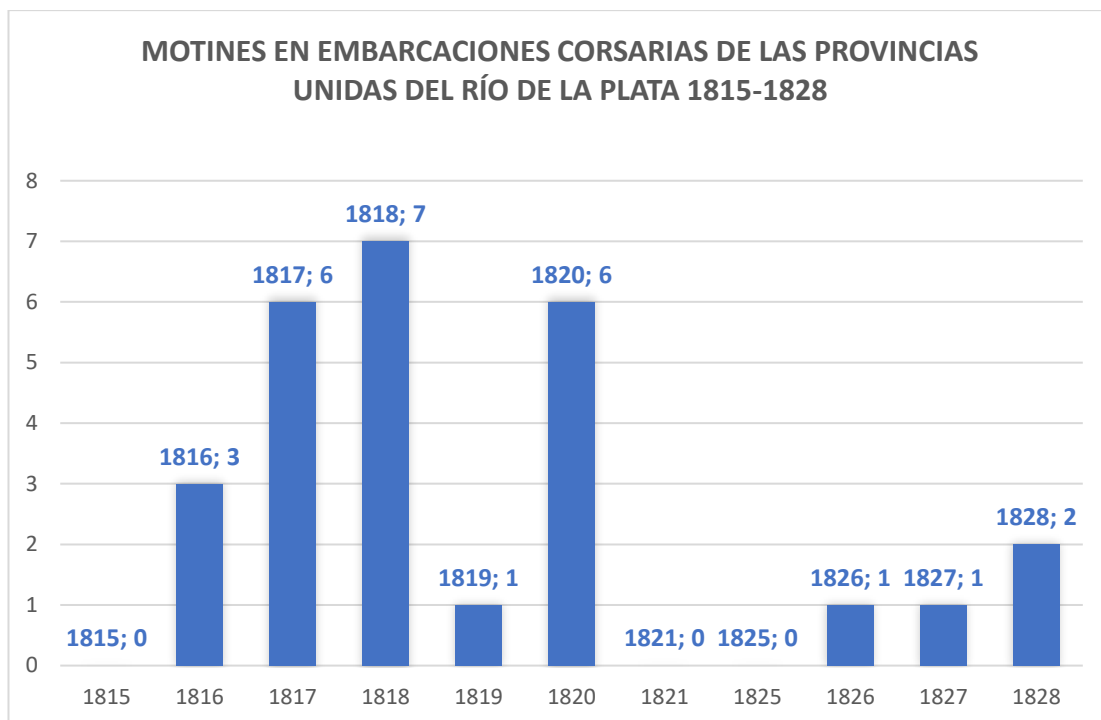
Finalmente, George Clark y Henry Robert Wolfs, los principales líderes del motín fueron sentenciados a la horca por sus crímenes.²⁶⁴ La insubordinación en la fgta. *Luisa* constituye uno de los motines ocurridos entre 1815 y 1828, en las naves corsarias de las Provincias del Río de la Plata.

No obstante, cifras completas de estos eventos no pueden ser obtenidas, ya que no todos los casos fueron reportados. Posiblemente, a nadie involucrado le interesaba “[...] que su participación se conociera - para los oficiales podría resultar en un estigma que termine su carrera, para los propios amotinados en una sentencia que ponga fin a su vida”.²⁶⁵

²⁶³ “The first subject considered was the case of a number of pirates now under sentence of death at Baltimore, Richmond, Charleston, Savannah, and New Orleans –all cases of privateers under the South American colors. The whole number is forty-five. The opinion was unanimous that some of the must be executed, but that a large proportion of them should be reprieved.” [traducción propia], en ADAMS J. QUINCY, *Memoirs of John Quincy Adams, comprising portions of his diary from 1795 to 1848*, vol. 5, Philadelphia, J. B. Lippincott & Co, 1875, p. 19. Consultado en <https://hdl.handle.net/2027/mdp.39015011869164>

²⁶⁴ SHANNON BYRNE, *op. cit.*, p. 17.

²⁶⁵ “no one involved had an interest in their involvement becoming known – for officers it might result in a career-ending stigma, for the mutineers themselves in a life-ending sentence” [traducción propia], en NIKLAS FRYKMAN *et al.*, “Mutiny and maritime radicalism...”, pp. 3-4.



Según los datos disponibles, establecimos una cifra, que no agota el tema ni pretende rigurosidad estadística.²⁶⁶ Sin embargo, nos brinda un número que consideramos representativo para este estudio.

Durante nuestro lapso temporal trabajado, entre 1815 y 1828, podemos identificar la existencia de 27 casos. El 85% de ellos, unos 23 eventos, tuvo lugar durante las operaciones contra la corona española, entre 1815 y 1821, en plena lucha por la independencia. En algunas oportunidades reiterando la misma nave y el mismo comandante. Los 4 casos restantes, un 15%, tuvieron sitio durante los años de la guerra contra el Imperio del Brasil, entre 1825 y 1828. Así pues, *¿de qué manera podemos entender esa proporción comparada con lo que sucedía en otras embarcaciones?, ¿se trataba de un número elevado o escaso de amotinamientos?*

En este sentido, resulta útil el trabajo de Michael Hechter, Steven Pfaff y Patrick Underwood, quienes realizaron un censo de motines ocurridos en la Marina Real británica, entre 1740 y 1820.²⁶⁷ Apelando a diversas fuentes, los autores

²⁶⁶ Estadística de elaboración propia en base al trabajo de Pablo E. Arguindeguy y Horacio Rodríguez. No hemos considerado los motines ocurridos en los buques capturados por los corsarios y que fueron remitidos en calidad de presas a puertos para su remate. Ver: Anexo II. Índice de motines 1815-1828.

²⁶⁷ MICHAEL HECHTER, STEVEN PFAFF Y PATRICK UNDERWOOD, "Grievances and the Genesis of Rebellion: Mutiny in the Royal Navy, 1740 to 1820", en *American Sociological Review*, vol. 81, núm.

encontraron 62 casos, en ochenta años de estudio.

Con esta comparación podemos sostener que la actividad corsaria de las Provincias Unidas del Río de la Plata experimentó una cifra elevada de motines, significando casi un 44% de los casos de la marina británica, promediando la misma época, pero en un margen reducido de tiempo: menos de quince años.

Penas y castigos

El Reglamento Provisional de Corso, del 15 de mayo de 1817, estipulaba duros castigos contra el delito de amotinamiento. El artículo 3 de *“Penas por delitos comunes a tropa y marinería embarcada”* establecía que cualquier individuo responsable de provocar un motín sería sentenciado a muerte. De igual modo, todos los individuos que favorecieron la revuelta, apelando al recurso de las armas, sufrirían la amputación de una de sus manos.

Cuando los soldados ó marineros á bordo ó en tierra tuvieren las armas en las manos para reñir, y que algun oficial de guerra les diga que se separen, estarán obligados á ejecutarlo inmediatamente, pena de ser puestos en consejo de guerra; el cual podrá segun las circunstancias extender la sentencia hasta la de muerte; y si á bordo se dispusiese algun hombre de tropa ó de mar á hacer resistencia contra el sargento ó cabo de escuadra de guardia, se condenará á diez años de presidio, y á muerte si hiciere armas contra ellos; igualmente que todos los cómplices de cualquiera jurisdiccion que sean; como tambien todo aquel que incitase á quimera, ó pendencia, suscitada á bordo entre las tripulaciones ó guarniciones, llamáse á otros para que acudan á sostenerla; diese voces ó ejectione accion inductiva á sedicion ó á motin, será sentenciado á muerte; y asi mismo el que en cualquiera ocasion amotinase la gente de un

1 (2015), pp. 165-189.

buque, ocasionando desobediencia, ó excitando á resistir á los oficiales, será ahorcado; y si alguno echare mano á las armas á bordo ó en tierra para favorecer el motin, se le cortará la mano.²⁶⁸

El quinto artículo también sentenciaba a muerte a todo individuo que recurra a prácticas sediciosas por asuntos relacionados a sus pagas y a las raciones que recibía.

Artículo 5. Todo individuo de la tripulacion ó guarnicion deberá recibir el dinero ó racion con que se le socorre en el dia, en atencion á que si no se le dá el todo que por ordenanza le corresponde, habrá motivos que lo embaracen, y siempre le queda recurso para satisfaccion del agravio que rezelare; por lo que si alguno lo rehusáre será castigado, y aun con pena de muerte si se valiese de palabras ó demostraciones sediciosas que puedan ser causa de motin.²⁶⁹

Desbaratado un amotinamiento, los cómplices serían decimados. Las autoridades tomarían a uno de cada diez individuos, sin más directriz que el puro azar, y lo condenarían a la horca. Al respecto el séptimo artículo decía:

Artículo 7. Todos los cómplices en levantamiento ó rebelion, [...], echarán suertes para que de cada diez uno sea ahorcado, y los primeros factores, como los que se hubieren puesto á la cabeza de los amotinados, y los que hayan sido instrumentos de formar ó mantener la sedicion serán ahorcados en cualquier número que sean, sin excepcion de persona, aunque no tenga plaza en el servicio, y vaya solo de pasagero; y si en un buque suelto hubiere habido motin ó levantamiento, y su comandante

²⁶⁸ *Reglamento Provisional de Corso. A Provisional ordinance to regulate privateering, op. cit.*, pp. 50-52.

²⁶⁹ *Ibid.*, p. 54.

juzgase indispensable á su seguridad sucesiva el pronto castigo de algunos cabezas de él mandará formar inmediatamente proceso por uno de sus oficiales, ó por el contador del buque, si pareciese conveniente, [...], y hará ejeturar la sentencia que resultare. Si el motin sucediere á vista del enemigo ó en otro lance urgente en que convenga atajarlo, consultará el capitan con sus oficiales sobre la determinacion que deba tomar; pero si el caso es tal que no se dá lugar á esta consulta, prenderán los oficiales algunos de los sediciosos; y si se resistieren á nombrar prontamente los autores, se les hará echar suertes para ser pasados por las armas.²⁷⁰

El artículo número 8 establecía penas severas para los individuos que no habían participado del motín, pero que, habiendo tenido noticias de las confabulaciones de sus compañeros, no los denunciaban con sus superiores.

A juicio del consejo de guerra sufrirá la muerte ó la pena que hallase justa este tribunal cualquier individuo que sabedor de algun designio de perfidia ó de motin, lo ocultare, ó expresiones tumultuarias que otro hubiese proferido en menoscabo del servicio, ó cualesquiera palabras ó conato con direccion á trastornar el órden y la obediencia, y no lo descubriese por sí mismo al comandante, ó si presenciando alguna sedicion ó motin no se esforzase por todos los medios posibles á sosegarlo.²⁷¹

En suma, los reglamentos de corso de las Provincias Unidas del Río de la Plata presentaban medidas rigurosas contra los motines. Se los castigaba con la muerte, la mutilación y el escarmiento. Entonces, si el motín tenía pena capital, *¿por qué los marineros arriesgaban sus vidas participando de ellos?*

²⁷⁰ *Ibid.*, pp. 56-58.

²⁷¹ *Ibid.*, p. 58.

Las causas

Para responder nuestra interrogante anterior, es necesario explorar y analizar las causas. La primera de ellas podría estar relacionada a las condiciones de vida a bordo, las cuales podían llegar a ser muy duras.²⁷² Las privaciones eran aceptadas si se mantenían en los parámetros determinados por las costumbres establecidas y en los niveles predecibles de recompensa y castigo.²⁷³ Pero si la disciplina se percibía como cruel y arbitraria, las posibilidades de motín se incrementaban.²⁷⁴

Al respecto, el caso de la cbta. *Santa Rosa de Chacabuco* resulta ejemplar y está bien documentado. Al mando del cap. José Turner, la nave había zarpado de Buenos Aires, el 8 de mayo de 1817, con la patente de corso número 88. Su misión era realizar un crucero de 18 meses por el sur del océano Pacífico atacando el comercio español en la zona.²⁷⁵ Cuando la nave se preparaba para cruzar el cabo de Hornos los hombres se amotinaron, suceso detallado por Peter Corney.

[...] hubo algunos síntomas de motín: los hombres no permitirían que se infligiera un castigo, y el Capitán Turner amenazó con castigarlos duramente cuando el barco llegue a Valparaíso. Cuando había buen tiempo tenían el hábito de ejercitar los cañones, y el domingo 27 de julio de 1817, habiéndolos asegurado así, el hombre en el mástil, gritó: "¡Vela a la vista!" Corrieron a sus puestos, y uno de los oficiales subió con el lente para buscar el barco, cuando la tripulación cargó las armas y las giró hacia ellos, al mismo tiempo se apoderó de los capitanes y oficiales y gritó ¡Libertad! El Capitán Turner estaba de pie sobre la escalerilla con un catalejo en la mano, cuando un hombre llamado Griffiths lo tomó por las piernas y lo tiró abajo.²⁷⁶

²⁷² Las características de la vida a bordo han sido desarrolladas en el capítulo anterior.

²⁷³ MICHAEL HECHTER, STEVEN PFAFF Y PATRICK UNDERWOOD, *op. cit.*, p. 4.

²⁷⁴ *Ibid.*, p. 17.

²⁷⁵ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, p. 248.

²⁷⁶ "[...]there were some symptoms of mutiny: the men would not allow punishment to be inflicted, and Captain Turner threatened hard that he would punish them severely, when the ship arrived at

Los oficiales y el cap. José Turner, fueron abandonados en las costas de Valparaíso.²⁷⁷ Los insubordinados pusieron rumbo al norte y atacaron allí algunas embarcaciones, a la altura de la isla Juan Fernández. Luego se dirigieron a las Islas Galápagos, para reaprovisionarse allí de agua y alimentos, donde estalló un segundo motín, que fue desarticulado.²⁷⁸ El resto de los tripulantes siguió navegando, realizando algunos pillajes en el trayecto.²⁷⁹ Cuando llegaron a Hawaii, vendieron la cba. *Santa Rosa de Chacabuco* por seiscientos quintales de sándalo al rey Kamehameha I.²⁸⁰

Hipólito Bouchard, al mando de la fgta. *La Argentina*, se encargó de la búsqueda y rescate de la *Santa Rosa de Chacabuco*. Luego de recuperarla exitosamente, comenzó a investigar el paradero de los marineros rebeldes, como detalla en sus memorias.

[...] hice formar sumaria al marinero Enrique Griffiths y formada la sumaria reuní a todos los oficiales para que celebrase el consejo de guerra contra el dicho marinero y fue sentenciado a la pena capital al otro día por la mañana [...] y leyéndole las declaraciones no tuvo que contestar nada, solamente dijo que todos se hallaban cómplices del levantamiento y dándole dos horas de término para que se reconciliase con el Todopoderoso y con los deberes de su religión, fue pasado por las armas a las once del 6 de octubre[...].²⁸¹

Valparaiso. When they had fine weather the were in the habit of exercising the guns, and on Sunday, the 27th of July, 1817, having thus secured them, the man at the mast-head, called out "A sail, ho!" the people ran to their quarters, and one of the officers went aloft with the glass to look for the vessel; when the crew loaded the guns, and turned them aft, at the same time seizing the captains and officers, and crying out Liberty! Captain Turner was standing on the companion with a spy glass in his hand, when a man of the name of Griffiths, took him by the legs and threw him off. [traducción propia], en PETER CORNEY, *op. cit.*, pp. 93-94.

²⁷⁷ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, p. 249.

²⁷⁸ PETER CORNEY, *op. cit.*, p. 94.

²⁷⁹ *Idem.*

²⁸⁰ PETER CORNEY, *op. cit.*, p. 92.

²⁸¹ "Memorial del capitán de la fragata corsario *La Argentina*, Hipólito Bouchard...", en SENADO DE LA NACIÓN, *op. cit.*, p. 15858.

El marinero Griffiths, considerado uno de los principales cabecillas del motín, fue juzgado y condenado a muerte. “*Muchos cientos de nativos fueron reunidos para presenciar la ejecución. El cadáver fue enterrado en la playa [...]*”.²⁸² El resto de los complotados fue castigado severamente y reincorporados luego al servicio.²⁸³

El segundo causante de motín estaba relacionado a los brotes de enfermedades y otros padecimientos,²⁸⁴ que erosionaban la moral y alteraban el orden de la embarcación.²⁸⁵ Es lo que le había ocurrido a David Jewett, quién había zarpado del Río de la Plata el 1 de abril de 1820 “*en una desventurada campaña corsaria, signada por el motín y el escorbuto*”.²⁸⁶

Desde que partió de Buenos Aires, la fgta. *Heroína* había padecido varios problemas, desde tormentas que le hicieron importantes averías y le arruinaron gran parte de sus provisiones hasta la intoxicación de algunos tripulantes, por el mal estado del agua embarcada. Molestos por los sucesos, algunos marineros empezaron a manifestar muestras de descontento.²⁸⁷ La situación fue transmitida al gobierno de las Provincias Unidas del Río de la Plata, en un parte escrito por el propio Jewett.

En este viage el espíritu inquieto y faccioso tanto de los oficiales como de la tripulación se manifestó; muchos se combinaron para hacer protesta contra el mal estado del buque, alegando que [...] hacía mucha agua, y para solicitar ó exigir que fuésemos en derechura á los Estados Unidos de N A. a la ejecución de la idea me opuse como inútil, temeraria y ruinosa á la empresa, y deshonrosa en el extremo; y tuve la fortuna por entonces de frustrar la intención.²⁸⁸

²⁸² “[...] the beach (where the Patriot colours were displayed) blindfolded, and shot by four marines, belonging to the Argentina. Many hundred of the natives were collected to witness the execution. The corpse was buried on the beach [...]” [traducción propia], en PETER CORNEY, *op. cit.*, p. 120.

²⁸³ *Idem.*

²⁸⁴ El impacto de enfermedades, como el escorbuto, ha sido analizado en el capítulo anterior.

²⁸⁵ MICHAEL HECHTER, STEVEN PFAFF Y PATRICK UNDERWOOD, *op. cit.*, p. 4

²⁸⁶ LAURIO H. DESTÉFANI, *Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, ante el conflicto con Gran Bretaña*, Buenos Aires, Edipress S.A., 1982, p. 77.

²⁸⁷ “Relato del coronel David Jewett, en el Puerto Soledad de las Islas Malvinas, el Febrero 1° de 1821, a bordo de la fragata *Heroína*”, en AGN, X, 5-1-3, Marina, Corsarios.

²⁸⁸ *Idem.*

El 20 de julio de 1820, frente a la costa africana, la *Heroína* apresó a la chta. portuguesa *Carlota* y la incorporó a su crucero como buque auxiliar, al mando del tte. William Edwards. Un mes después estalló un motín a bordo de ambos buques.

Del 12 al 13 de agosto empezó á manifestarse una tenebrosa y horrenda conspiración de asesinato, robo y Piratería, [...].

En la noche del 13 de agosto, cuando el golpe fatal se había de perpetrar, entre las doce y la una, bajo el silencio y tinieblas de la noche, los campeones habían destinado á todos, menos la cuadrilla asesina, á morir a las doce, todos los oficiales, con pocas excepciones, durmían, y se hallaban sin la defensa; una confianza y seguridad perfecta parecía haberse aposesionado de todos – menos de mi mismo.²⁸⁹

El complot fue desarticulado con algunos oficiales de la tropa embarcada y el cabecilla de la revuelta, Jaime Thomas, fue ajusticiado.²⁹⁰ Posteriormente, estalló una epidemia de escorbuto en ambos buques, que diezmó a las tripulaciones, por lo cual Jewett decidió concentrar a los enfermos en la *Carlota*, transformándola en un buque hospital.²⁹¹ La situación llevó a otro motín, en septiembre del mismo año, aunque fue nuevamente sofocado. “[...] en el mismo momento de esta crisis [el escorbuto], [...], descubrí que se había formado un complot para matar á los oficiales, apoderarse de la presa y llevársela.”²⁹²

De igual modo, en ocasiones especiales, los marineros iniciaban un motín para desertar de la embarcación.²⁹³ Es lo que ocurrió en la fgta. *Chacabuco*, cuando inició su crucero corsario, el 3 de mayo de 1817, al mando del cap. Hugo Davey. Encalló en los bancos de arena del poco profundo Río de la Plata debido a las dimensiones de la embarcación y al desconocimiento del piloto Eusebio Sheffield. La tripulación se

²⁸⁹ “Relato del coronel David Jewett...”, *op. cit.*, p. 7.

²⁹⁰ *Ibid.*, pp. 7-8.

²⁹¹ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, p. 182.

²⁹² “Relato del coronel David Jewett...”, *op. cit.*, p. 10.

²⁹³ JAAP R. BRUIJN Y ELS VAN HESLINGA VAN EYCK, *op. cit.*, p. 4.

amotinó durante la varadura de la nave y su posterior naufragio.²⁹⁴

Más documentados se encuentran los tres motines del berg. *General San Martín*, que zarpó el 22 de enero de 1817 con la patente número 83, al mando del cap. William Stafford.²⁹⁵ El primero fue el 18 de abril, cuatro días después de un fuerte temporal que arrasó parte de la borda y causó algunos daños en la nave, aunque fue desarticulado. El segundo fue días después, aunque también fue controlado.²⁹⁶

El tercero de los motines, ocurrido el 4 de agosto, fue exitoso. Los rebeldes tomaron el control de la embarcación, abandonando al cap. Stafford y a la mayor parte de sus oficiales en Puerto Príncipe, Haití. El berg. *General San Martín*, luego se dirigió hacia *Tybee Light*, junto a la entrada del río Savannah, en Georgia, Estados Unidos.²⁹⁷ Según una carta fechada el 11 de enero de 1820 y reproducida en el periódico *New York Evening Post*, los amotinados intentaron, a través de algunos hombres, desembarcar allí el botín que contenía el corsario *General San Martín*, producto de sus capturas.

Nueve marineros llegaron a esta ciudad [Charleston] unos días después y, por los relatos contradictorios e improbables que se dan a sí mismos, despertaron la sospecha de que habían sido comprometidos en actividades piráticas. [...], ayer el ayuntamiento de este lugar hizo que seis de ellos fueran arrestados, (los otros tres habían ido a Charleston el día anterior) y su examinación ha confirmado que, según nuestra creencia, han estado conectados, [...], con alguna expedición del carácter antes mencionado. [...]. Están bien provistos de dinero y una cantidad de equipaje, [...]. No hemos examinado, todavía, sus baúles y equipaje; pero algunos de los artículos son de un carácter muy diferente al que podríamos ver en manos de marineros; como elegantes relojes de oro y un hermoso escritorio portátil de madera satinada.²⁹⁸

²⁹⁴ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, p. 129.

²⁹⁵ *Ibid.*, pp. 164-167.

²⁹⁶ THEODORE S. CURRIER, *Los cruceros...*, pp. 59-60.

²⁹⁷ *Ibid.*, pp. 65-69.

²⁹⁸ "Nine sailors came into this town a few days past, and from the contradictory and improbable accounts which they give themselves, excited a suspicion that they had been engaged in piratical enterprizes. [...], the town council of this place had six of them arrested yesterday, (the other three having proceeded to Charleston the day previous in the stage) and their examination has confimed as

El resto de los complotados escribió una carta, donde presentaron sus demandas a las autoridades estadounidenses. No hemos podido acceder de primera mano a este documento, pero el historiador Theodore Currier lo transcribió parcialmente.

¿Qué hemos ganado por abandonar nuestro país, propiedades, esposas, hijos, parientes y amigos? Nuestro tiempo, nuestras ansiedades y molestias han sido empleadas en vano y la única esperanza que nos quedó, después de todos los servicios, vejámenes y peligros, después de las valiosas presas era ser abandonados en una costa extranjera pobre, y sin un penique, mientras Stafford [el capitán] regresaba cargado con el fruto de nuestra labor.²⁹⁹

Lo que ocurrió a continuación fue comunicado por el periódico *Niles' Weekly Register*. Al principio, los amotinados demandaban 30 mil dólares por la embarcación, amenazando con echar el barco a pique si no se cumplían sus exigencias. Luego, se negoció la entrega por 18 mil dólares, aunque cuando llegó el momento del intercambio los marineros se negaron a dejar su nave.³⁰⁰

[...]; pero al ser un conjunto turbulento, no permitirían que la autoridad civil los abordara, y parecían decididos a resistir. Esto indujo al alcalde, (Wayne) a llamar a las compañías de voluntarios; dos piezas de artillería fueron puestas sobre el bergantín, y estaban todos listos para luchar, cuando pelearon apropiadamente para someterse. Fueron

in our belief, that they have been connected, [...], with some expedition of the character above mentioned. [...]. They are well supplied with money, and a quantity of luggage, [...]. We have not examined, as yet, their trunks and luggage; but some of the articles are of a character very different from we might expect in the hands of travelling sailors; such as elegant gold watches, and a beautiful portable desk of satin wood" [traducción propia], en New York Evening Post, New York, 21 de junio de 1820. Consultado en <http://nyshistoricnewspapers.org/lccn/sn83030385/1820-06-21/ed-1/seq-2/>

²⁹⁹ Carta, sin fecha, escrita a bordo del General San Martín, cerca de Tybee Light. Reproducida por: THEODORE S. CURRIER, *Los cruceros...*, p. 67.

³⁰⁰ *Niles' Weekly Register*, Baltimore, 29 de agosto de 1818. Consultado en <https://hdl.handle.net/2027/nnc1.cu04016602>

llevados a la costa y confinados en la casa de guardia, y ahora todo está tranquilo.³⁰¹

Otro motín fue el ocurrido a bordo del berg. *Cacique*, nave brasileña apresada en las proximidades de Pernambuco, por el corsario Jorge De Kay, al mando del berg. *General Brandsen*, en septiembre de 1827.³⁰² El berg. *Cacique* fue incorporado al corso como buque auxiliar, con marinería y soldados del *General Brandsen*, más algunos pasados brasileños y alemanes.³⁰³

El 16 de septiembre hubo un motín a bordo del bergantín preso «Cacique», y en asegurar a los rebeldes, perdieron la vida dos voluntarios del mismo Cacique el uno aloman y el otro norteamericano. Los rebeldes ya tenían sus planes formados, habiendo elegido nuevos comandantes y oficiales para los dos buques.³⁰⁴

Hasta aquí, y en base a los casos analizados, el motín puede explicarse como una acción de resistencia intencional, de aquellos que ya no querían recibir órdenes,³⁰⁵ ocasionada por una combinación de “*factores que contribuyen a debilitar el ánimo, fomentar el descontento [...], generar la revuelta, el motín*”.³⁰⁶ No obstante, además de las causas mencionadas anteriormente, debemos considerar otras más profundas.

Para Edward Thompson los amotinamientos podrían estar vinculados a carencias en la alimentación, malas pagas o excesiva disciplina, aunque consideraba erróneo suponer únicamente estos argumentos.³⁰⁷ La dura disciplina no podía ser la

³⁰¹ “[...]; but being a turbulent set, they would not permit the civil authority to board them, and appeared determined to resist. This induced the Mayor, (Wayne) to call upon the volunteer companies; two pieces of artillery were brought to bear upon the brig, and were all ready for a fight, when they fought proper to submit. They were brought on shore and confined in the guard-house, and now all is quiet.” [traducción propia], en Niles’ Weekly Register, *op. cit.*

³⁰² HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, p. 411.

³⁰³ *Ibid.*, p. 414.

³⁰⁴ GEORGE DE KAY, *op. cit.*, p. 313.

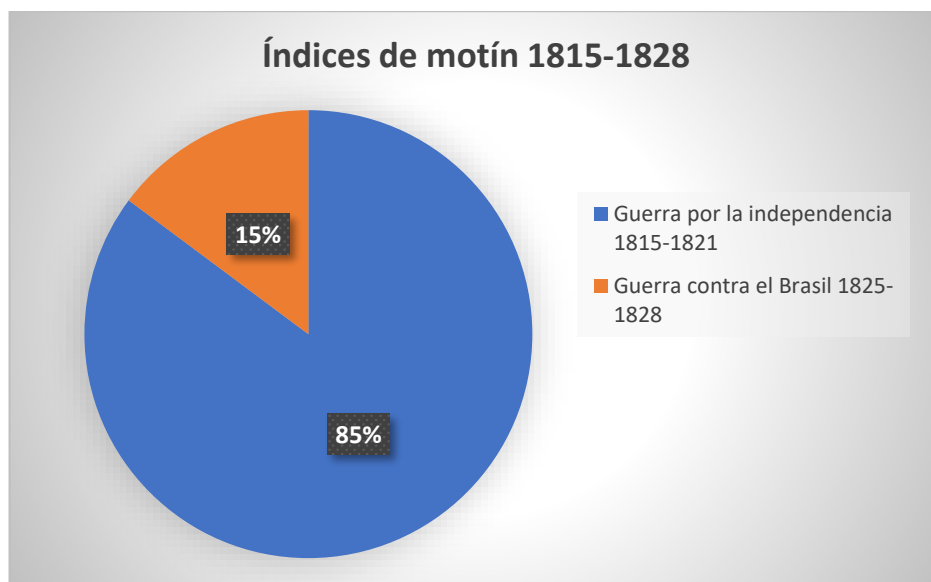
³⁰⁵ JUAN C. SAGASTUME, *op. cit.*, p. 260.

³⁰⁶ *Idem.*

³⁰⁷ EDWARD P. THOMPSON, *La Formación de la Clase Obrera en Inglaterra*, tomo I, Barcelona, Crítica, 1989, pp. 172-173.

única causa de un motín.³⁰⁸

En base a nuestra estadística, sabemos que la mayor parte de los motines trabajados, un 85% de ellos, corresponden al periodo de las guerras por la independencia.



También sabemos que, después de lo analizado en capítulos anteriores, la composición de la marinería corsaria durante la guerra de la independencia era mayoritariamente extranjera, siendo las nacionalidades estadounidense y británica las preponderantes.³⁰⁹ Se trataba de marinos veteranos de otros servicios navales, que habían sido enrolados en los buques corsarios de las Provincias Unidas del Río de la Plata por su conocimiento del mar, cuando el espacio rioplatense no tenía una sostenida tradición marítima.³¹⁰

Esta característica tal vez facilitó, en alguna medida, la acción colectiva, la comunicación y la coordinación de la resistencia. Primero, por tratarse de individuos que, en su mayoría, compartían un mismo idioma: el angloparlante. Segundo, tomar el control de la embarcación requería conocimientos náuticos para la navegación;

³⁰⁸ VERA MOYA SORDO, "Motines masivos en las armadas británica, francesa y española a finales del siglo XVIII: una perspectiva comparativa", en *Derroteros de la Mar del Sur*, núm. 20-21 (2012-2013), p. 61. Consultado en <https://www.academia.edu/11272582>

³⁰⁹ Ver conclusiones del Capítulo 1: Los marineros.

³¹⁰ *Idem.*

capacidades que reunían los marineros veteranos, que por ello ostentaban cierto grado de autoridad y respeto entre sus compañeros.³¹¹

A diferencia de las insubordinaciones, actos individuales o de pequeños grupos de miembros, los motines implicaban acciones colectivas de mayor alcance,³¹² que se planificaban, esperando la situación ideal para llevarlas a cabo.³¹³ En la vida cotidiana los marineros formaban lazos de camaradería, comiendo, bebiendo, trabajando y viviendo en las mismas condiciones, en el mismo lugar.³¹⁴ Del mismo modo, si estos individuos compartían penurias comunes y tenían una básica capacidad de coordinación, podrían responder a situaciones que percibían como excesivas, injustas e intolerables.³¹⁵

Es el caso de lo ocurrido a bordo de la gol. *Romp*, buque mercante de Baltimore, adquirido por Tomás Taylor para ser dedicado al corso. Recibió la patente número 55, se la tripuló con 80 marineros y se le otorgó el mando del cap. Squire Fisk.³¹⁶ Lo que ocurrió a continuación ha sido detallado por el periódico *Niles' Weekly Register*:

La goleta *Romp* [...] zarpó de Baltimore a principios de abril, aparentemente, en un viaje comercial a Buenos Aires. Ella llevó consigo un registro estadounidense, y fue documentada en todos los aspectos como un buque estadounidense. Aproximadamente 12 días después de abandonar los cabos de Virginia, se reunió a su tripulación, cuando se les informó del destino del barco contra el comercio de España. Se disparó un saludo, se levantaron los colores de Buenos Aires, se cambió el nombre de la embarcación de la *Romp* a la *Santafecino*, y se publicaron artículos bajo el gobierno de Buenos Aires firmados por la tripulación. Hubo algún desacuerdo entre los testigos en cuanto a la manera en que la tripulación recibió la inteligencia de esta oportunidad en el carácter nacional de la embarcación, [...].³¹⁷

³¹¹ NIKLAS FRYKMAN, "The mutiny...", pp. 169-170; MARCUS REDIKER, *Between...*, pp. 228-229.

³¹² GABRIEL DI MEGLIO, "Soldados...", p. 53.

³¹³ JOSÉ C. BARREIRO, *op. cit.*, p. 198.

³¹⁴ *Ibid.*, pp. 170-171.

³¹⁵ MICHAEL HECHTER, STEVEN PFAFF Y PATRICK UNDERWOOD, *op. cit.*, p. 20; BRUNO PAPPALARDO, *op. cit.*, p. 111.

³¹⁶ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, pp. 246-247.

³¹⁷ "The schooner *Romp* [...] sailed from Baltimore early April last ostensibly, on a commercial voyage

Los marineros se sintieron engañados por la maniobra del cap. Squire Fisk y se amotinaron cuando la nave se dirigía a Buenos Aires, para liquidar las mercancías que capturó durante el corso. Navegaron hacia la bahía de Chesapeake, fueron detenidos y juzgados como piratas.³¹⁸

No obstante, otra interpretación sobre el causante de los motines posiblemente esté relacionado a las ideas y a las experiencias que circulaban por el Atlántico. Lewis Winkler Bealer afirma que tal vez los amotinados de la *Santa Rosa de Chacabuco* habían tenido en mente emular otros amotinamientos exitosos, como el ocurrido a bordo del *Bounty*.³¹⁹ De igual modo, al grito de libertad o *Liberty*, que los marineros exclamaron a la hora de tomar el control de la nave, llama la atención.³²⁰

Entre 1760 y 1840, en lo que la historiografía define como la era de las revoluciones, las ideas tradicionales sobre revolución coexistieron con nuevas concepciones de libertad e igualdad nacidas al calor de las revoluciones estadounidense y francesa.³²¹ Al mismo tiempo, y producto de aquella, la mayor parte de los sectores vinculados al trabajo marítimo experimentaron altos niveles de insubordinación.³²² Por ejemplo, a fines del siglo XVIII, se gestó en las armadas francesa, española y británica, enfrentadas a lo largo del siglo por el control de las vías

for Buenos Ayres. She took with her an American reister, and was in all respects documented as an American vessel. About 12 days after leaving the capes of Virginia, her crew were mustered, when they were informed of the destination of the vessel against the commerce of Spain. A salute was fired, the colors of Buenos Ayres hoisted, the name of the vessel changed from the *Romp*, to the *Santafecino*, and articles under the goverment of Buenos Ayres signed by the crew. There was some disagreement between the witnesses as to the manner in wich the crew received the intelligence of this chance in the national character of the vessel, [...].” [Traducción propia], en Niles’ Weekly Register, Baltimore, 28 de diciembre de 1816. Consultado en <https://hdl.handle.net/2027/nnc1.cu04016564>

³¹⁸ HORACIO RODRÍGUEZ Y PABLO E. ARGUINDEGUY, *El Corso...*, p. 247.

³¹⁹ “Indeed, it is perfectly possible that the mutineers had in mind to emulate the crew of the famous “*Bounty*”, whose story had become known only a few years before” [traducción propia], en LEWIS W. BEALER, “Bouchard...”, p. 339; El motin del *Bounty* tuvo lugar el 28 de abril de 1789, mientras la nave circulaba por el océano Pacífico. Bajo la dirección del ayudante de maestre Christian Fletcher, los amotinados tomaron el control de la nave y se dieron a la fuga, dejando a la deriva, en un pequeño bote con algunas provisiones, al tte. William Bligh y un puñado de marinos fieles. Para más información, ver: JOHN BARROW, *The mutiny & piratical seizure of H.M.S Bounty*, London, H. milford, 1914. Consultado en [https://hdl.handle.net/2027/uc1.\\$b561325](https://hdl.handle.net/2027/uc1.$b561325)

³²⁰ Recomendamos volver a leer la cita número 276 de este capítulo o acceder nuevamente a PETER CORNEY, *op. cit.*, pp. 93-94.

³²¹ “Introduction: The Age of Revolutions, c. 1760-1840. Global Causation, Connection, and Comparison”, en DAVID ARMITAGE y SANJAY SUBRAHMANYAM (eds.), *The Age of Revolutions in Global Context, c. 1760-1840*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2010, pp. xiii-xv; ERIC J. HOBSBAWM, *La era de la revolución, 1789-1848*, Buenos Aires, Crítica, 2009.

³²² NIKLAS FRYKMAN *et al.*, “Mutiny and maritime radicalism...”, *op. cit.*, p. 4.

transatlánticas de comunicación y expansión comercial, que experimentaron un movimiento de rebeldía masiva.³²³ En el caso británico, se llegó al punto más crítico en 1797, cuando marineros y oficiales se amotinaron en Spithead, Plymouth y en el Nore.³²⁴ También, es lo ocurrido el 21 de septiembre de 1797, en la fgta. *Hermione*, comandada por el cap. Pigott, mientras cruzaba el canal de la Mona entre las islas de Santo Domingo y Puerto Rico.³²⁵ Hartos de los maltratos recibidos, los marineros asesinaron a puñaladas a su capitán, a casi todos sus oficiales, se fugaron y entregaron la nave a las autoridades españolas de la zona.³²⁶

Las ideas de las revoluciones de fines del siglo XVIII resonaban de un lado a otro del Atlántico.³²⁷ Eran trasladadas por los marineros desde sus lugares de origen,³²⁸ debido a su rol como trabajadores móviles, transmitiendo creencias y valores entre diferentes grupos sociales a lo ancho del globo.³²⁹ En este sentido, el medio en el que estos individuos se desempeñaban, el océano, fue un factor que colaboró con el intercambio, la circulación y la transmisión de ideas.³³⁰

En suma, estas ideas de igualdad y libertad probablemente hayan estado presentes en muchos motines. Deben ser tenidas en cuenta, más allá de cualquier causante o detonante, cuando los marineros se consideraban víctimas de tratos injustos y desiguales.

³²³ VERA MOYA SORDO, *op. cit.*, p. 51.

³²⁴ *Ibid.*, p. 54.

³²⁵ NIKLAS FRYKMAN, "The mutiny on the Hermione: Warfare, revolution, and treason in the Royal Navy", en *Journal of Social History*, vol. 44, núm. 1 (2010), p. 159. Consultado en <http://www.jstor.org/stable/40802113>

³²⁶ *Idem.*

³²⁷ PETER LINEBAUGH Y MARCUS REDIKER, *La Hidra...*, p. 16; NIKLAS FRYKMAN, "The mutiny...", pp. 172-173.

³²⁸ EDWARD P. THOMPSON, *La Formación...*, p. 173.

³²⁹ MARCUS REDIKER, *Between...*, p. 294.

³³⁰ DAVID ARMITAGE, *op. cit.*, p. 13.

Consideraciones finales

Los motines, entendidos como acciones colectivas de resistencia, evidenciaban una planificación fruto de los lazos de camaradería y cooperación forjados en la cotidianidad de la vida marítima.

Entre 1815-1828 hubo más de veinte amotinamientos a bordo de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Un número elevado si se lo compara con lo que ocurría en la Marina Real británica, en el mismo lapso temporal. De todos los casos evidenciados, la mayor parte corresponde al periodo de las guerras por la independencia.

Las causas de los amotinamientos son múltiples y a menudo estaban relacionadas entre sí. Algunas eran de índole estructural y formaban parte de lo que ocurría diariamente en la embarcación. Otras eran incidentales y estaban fuera del ámbito de responsabilidad del comandante y los oficiales del barco. No obstante, no deben desestimarse causas más profundas, como las ideas republicanas de libertad e igualdad, nacidas al calor de las revoluciones de fines del siglo XVIII, que circulaban por el espacio marítimo y fueron apropiadas por los marineros.

CONCLUSIONES

A lo largo de este trabajo de tesis, nuestro objeto de estudio han sido los marineros de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata, entre 1815 y 1828, en un intento por abordar un grupo social regularmente marginado de la historiografía argentina. En ese sentido, hemos explorado su composición y algunas de las características de su vida cotidiana, como trabajadores embarcados en la guerra de la independencia y del Brasil, desde las perspectivas de la Historia Social y Cultural de la Guerra.

En 1815, años después de la Revolución de Mayo, y frente a la amenaza del superior poderío español, las autoridades revolucionarias buscaron formas de proteger sus rutas de comercio y de comunicación, así como de defender el territorio de posibles desembarcos militares realistas. Faltaban buques y medios para equipar escuadras y marineros idóneos para el servicio, por lo que el corso se mostró como una opción viable, permitiendo sostener una guerra en el mar con un mínimo uso de recursos.

En el territorio rioplatense no existía una tradición marítima y la mayor parte de los marineros provenía del exterior, de naciones como Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia. Con el fin de acercar a estos individuos al sistema corsario, las autoridades y armadores recurrieron al enganche, ofreciendo un adelanto económico que no solo superaba lo obtenido por los soldados de los ejércitos de línea, sino también lo que recibían los marineros empleados en el servicio mercante y en las escuadras navales de las Provincias Unidas del Río de la Plata. Para terminar de completar las tripulaciones, se emplearon levass forzosas que embarcaban a individuos de diferentes extracciones y condiciones. Algunos provenían de las naves capturadas y de los diferentes puertos donde la nave corsaria hacía escala. Otros de las cárceles, donde cumplían su pena como criminales y desertores.

La diversidad de orígenes y nacionalidades explica, en buena parte, que la marinería corsaria durante nuestro periodo estudiado haya sido heterogénea y plurinacional. Entre 1815 y 1821, su composición fue mayoritariamente angloparlante, siendo Estados Unidos y Gran Bretaña las nacionalidades preponderantes. En cambio, entre 1825 y 1828, durante la guerra contra el Imperio del Brasil esta proporción se vio modificada, donde los marineros anglosajones mermaron en beneficio de individuos provenientes de otros lugares, como Italia, Francia y Portugal.

Algunas naves zarparon como corsarias desde el espacio rioplatense, aunque otras lo hicieron desde los Estados Unidos, aprovechando diferentes ventajas que ofrecían puertos como Baltimore, con una experiencia corsaria asentada en la guerra anglo-estadounidense de 1812. Sin embargo, al margen de sus puertos de origen, los buques que hacían el corso bajo el pabellón de las Provincias Unidas del Río de la Plata no estuvieron exentos de las penurias de los servicios navales del siglo XIX, donde los marineros compartían una cotidianidad marcada por la mala alimentación, los espacios reducidos, las enfermedades y los riesgos propios del mar.

Para mantener la disciplina a bordo de las embarcaciones, las autoridades de los buques corsarios empleaban códigos y reglamentos. En buena parte, heredados de las normativas españolas para el corso, estas medidas eran especialmente duras para la marinería. La existencia de un variopinto grupo de individuos, donde abundaban los criminales, presos y desertores, que superaba ampliamente el número de oficiales y comandantes, tal vez explique el empleo de este tipo de medidas.

Sin embargo, a pesar del componente heterogéneo de los marineros y la rígida disciplina desarrollada por las autoridades, en la cotidianidad de la vida a bordo se formaron espacios de sociabilidad, que derivaron en vínculos y transmisores de ciertas prácticas y conocimientos. Es el caso de algunas creencias y supersticiones, como el cruce de la línea ecuatorial, y diversas actividades desarrolladas durante los tiempos de ocio, como los juegos de fuerza y de lucha. Asimismo, estos vínculos sociales permitieron la transmisión de costumbres identitarias, como la afición de los marineros por los aros y los tatuajes. De igual modo, permitieron la transmisión de conocimientos náuticos entre los individuos, debido a la falta de centros educativos en el escenario rioplatense, donde los más experimentados formaban a sus compañeros en las diversas operaciones diarias que requería la embarcación, como subir por las jarcias y manejar el velamen.

Durante el periodo 1815 a 1828, se detectaron varios amotinamientos a bordo de las naves corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata, a pesar de tratarse de un delito que, según el grado de responsabilidad del culpable, podría castigarse con mutilaciones o la muerte. La sencilla estadística realizada en este trabajo de investigación, luego de establecidas algunas comparaciones con lo que ocurría en otros servicios navales del período, como el británico, permite comprender el alcance que logró esta práctica. Asimismo, por tratarse de una acción colectiva frente a la

autoridad, el estudio de los motines brinda una aproximación sobre el grado de desarrollo que alcanzó la cooperación y la organización entre individuos.

El mayor número de amotinamientos se observó durante la guerra por la independencia, donde la composición de la marinería fue mayoritariamente angloparlante. Por el contrario, los casos encontrados durante la guerra del Brasil, donde las nacionalidades de los marineros eran más fragmentarias, fueron escasos.

Las causas de los motines fueron diversas. En algunas oportunidades, se debía al factor desestabilizador que provocaban algunas situaciones como la falta de alimento, las epidemias de enfermedades y los accidentes. En otras, los marineros se amotinaban en respuesta a los excesos de disciplina de sus superiores, a los que consideraban injustos. En este aspecto, no deben desestimarse las ideas republicanas de libertad e igualdad, fruto de la Revolución Norteamericana y de la Revolución Francesa, que consiguieron alcances transnacionales gracias a las mejoras en las comunicaciones marítimas de principios del siglo XIX.

Los marineros, que apropiaron parte de estas ideas, las llevaron a las naves donde fueron empleados. Los vínculos sociales, desarrollados a bordo de las embarcaciones corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata, les permitieron transferirlas entre sus compañeros. De igual modo, facilitaron cierto grado de organización y cooperación, que permitió el desarrollo de objetivos y empresas comunes, como los motines y otras formas de resistencia frente a la autoridad.

BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

FUENTES INÉDITAS

ARCHIVO GENERAL DE LA NACIÓN (AGN), Sala X, legajos 5-1-2; 5-1-3; 4-5-4.

ARCHIVO DEL DEPARTAMENTO DE ESTUDIOS HISTÓRICOS NAVALES (DEHN), Archivos 001 y 002; Cajas 1; 2; 1313; 1314.

ARCHIVO GENERAL DE LA MARINA “ÁLVARO DE BAZÁN” (AGM), Secretaría de Estado y del Despacho de Marina, Ministerio de Marina, Sección Expediciones, Sub-sección Expediciones a Indias. Consultado en <http://bibliotecavirtualdefensa.es>

FUENTES EDITAS

ACADEMIA NACIONAL DE LA HISTORIA (ANH), *Documentos del Almirante Brown*, Tomo I, Buenos Aires, ANH, 1958.

BEAUMONT, JOHN. A., *Travels in Buenos Ayres, and the adjacent provinces of the Río de la Plata*, London, James Ridgway, 1828. Consultado en <https://archive.org/details/in.ernet.dli.2015.45298>

BRACKENRIDGE, HENRY M., *Voyage to South America, performed by order of the american government, in the years 1817 and 1818, in the frigate Congress*, Baltimore, John D. Toy, 1819. Consultado en <https://archive.org/details/voyagetosoutham00bracgoog>

“Contrato entre el Comandante Burges del Cosario Teodora, armado por el Dr. Echevarría y su gente, Marzo 1820”, en *Boletín del Centro Naval*, Tomo XLIV, núm. 463, (1927), pp. 752-753.

CORNEY, PETER, *Voyages in the northern Pacific: narrative of several trading voyages from 1813 to 1818*, Honolulu, Thos G. Thrum Publisher, 1896. Consultado en <https://archive.org/details/voyagesinnorther00cornrich>

DE ANGELIS, PEDRO, *Recopilación de las leyes y decretos promulgados en Buenos Aires, desde el 25 de mayo de 1810, hasta fin de diciembre de 1835, con un índice general de materias*, tomo 2, Buenos Aires, Imprenta del Estado, 1836. Consultado en <https://hdl.handle.net/2027/mdp.35112104525532>

DE KAY, GEORGE, “Crucero del bergantín corsario General Brandsen”, en *Boletín del Centro Naval*, Tomo XXVIII, núm. 320 (1910), pp. 311-321.

FOURNIER, CÉSAR, "Diario del Capitán Cesar Forunier", en *Boletín del Centro Naval*, Tomo XXVIII, núm. 329 (1911), pp. 1159-1163.

JUNTA DE HISTORIA Y NUMISMÁTICA AMERICANA, *Gaceta de Buenos Aires (1810-1821): tomo IV años 1814 á 1816*, Buenos Aires, Compañía Sud-americana de Billetes de Banco, 1912. Consultado en <http://www.cervantesvirtual.com/downloadPdf/gaceta-de-buenos-aires-18101821-tomo-4-anos-1814-a-1816--0/>

LOVE, GEORGE T., *A five years' residence in Buenos Ayres: during the years 1820 to 1825*, London, G. Herbert, 1825. Consultado en <https://archive.org/details/afiveyearsresid01lovegoog>

LYNCH, FRANCISCO, *La Guerra contra el Imperio del Brasil*, tomo I, Buenos Aires, Tall. Gráf. de la DIAB, 1978.

“Memorial del capitán de la fragata corsario *La Argentina*, Hipólito Bouchard, dirigido al Director del Estado de las Provincias Unidas de Sud América, detallando el viaje que hiciera alrededor del mundo, desde que partió de Buenos Aires el 27 de junio de 1817” (10 de febrero de 1819), en SENADO DE LA NACIÓN, *Biblioteca de Mayo. Colección de obras y documentos para la historia argentina. Guerra de la independencia*, tomo XVII, segunda parte, Buenos Aires, Senado de la Nación, 1963,

pp. 15851-15863.

“Memorial del capitán José María Píriz sobre el viaje de la fragata corsario *La Argentina*” (1 de octubre de 1819), en SENADO DE LA NACIÓN, *Biblioteca de Mayo. Colección de obras y documentos para la historia argentina. Guerra de la independencia*, tomo XVII, segunda parte, Buenos Aires, Senado de la Nación, 1963, pp. 15865-15868.

QUINCY ADAMS, JOHN, *Memoirs of John Quincy Adams, comprising portions of his diary from 1795 to 1848*, vol. 5, Philadelphia, J. B. Lippincott & Co., 1875. Consultado en <https://hdl.handle.net/2027/mdp.39015011869164>

RAVIGNANI, EMILIO (ed.) *Asambleas constituyentes argentinas, seguidas de los textos constitucionales, legislativos y pactos interprovinciales que organizaron políticamente la nación: fuentes seleccionadas, coordinadas y anotadas en cumplimiento de la Ley 11.857*, Tomo segundo 1825-1826, Buenos Aires, Talleres S.A Casa Jacobo Peuser Ltda, 1937.

Reglamento Provisional de Corso. A Provisional ordinance to regulate privateering, 1817, pp. 1-74. Consultado en <http://www.cervantesvirtual.com/obra/reglamento-provisional-de-corso/>

SEGUY, FRANCISCO, “Diario del Bergantín General Belgrano”, en *Boletín del Centro Naval*, Tomo XXIX, núm. 338 (1912), pp. 830-849.

SOMELLERA, ANTONIO, *De los tiempos heroicos. La última campaña naval de la guerra con el Brasil*, Buenos Aires, Centro Naval, 1930.

SUPREME COURT OF THE UNITED STATES, *U.S. Reports: U. States v. Pirates*, vol. 18, 1820, pp. 189-191. Consultado en <https://www.loc.gov/item/usrep018189/>

SUPREME COURT OF THE UNITED STATES, *U.S. Reports: The Arrogante Barcelones*, vol. 20, 1822, pp. 496-519. Consultado en: <https://www.loc.gov/item/usrep020496/>

WEDDELL, JAMES, *Un Viaje hacia el Polo Sur realizado en los años 1822-1824*, Buenos Aires, Eudeba, 2010.

PERIÓDICOS

Gaceta Mercantil – Buenos Aires

Gaceta de Buenos Aires - Buenos Aires

Niles' Weekly Register – Baltimore

New York Evening Post - New York

BIBLIOGRAFÍA

AGÜERO, ABEL L., “La Sanidad Naval desde las guerras de la Independencia hasta el fin de la guerra con el Paraguay”, en ARMADA ARGENTINA, *Historia Marítima Argentina*, tomo IX, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 273-292.

ALONSO, JOSÉ L. Y PEÑA, JUAN M., "Vicisitudes de un corsario: Jorge C. De Kay", en *Boletín del Centro Naval*, núm. 839 (2014), pp. 131-138.

ARGUINDEGUY, PABLO E., “La marina de 1815 a 1817. Campañas corsarias”, en ARMADA ARGENTINA, *Historia Marítima Argentina*, tomo V, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 393-420.

ARGUINDEGUY, PABLO E., “Los corsarios fluviales en la Guerra de la Independencia”, en ARMADA ARGENTINA, *Historia Marítima Argentina*, tomo V, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 421-428.

ARMITAGE, DAVID, “Tres conceptos de historia atlántica”, en *Revista de Occidente*, núm. 281 (2004), pp. 7-28. Consultado en https://scholar.harvard.edu/files/armitage/files/281david_armitage_0.pdf

AUBERT, VILHELM Y ARNER, ODDVAR, “*On the social structure of the ship*”, en *Acta Sociologica*, vol. 3, núm. 1 (1958), pp. 200-219. Consultado en <https://www.jstor.org/stable/4193493>

BARBOZA, JULIO, *El Derecho Internacional Público*, Buenos Aires, Zavallía, 2008.

BARON, JEREMY H., “Sailors' scurvy before and after James Lind—a reassessment”, en *Nutrition reviews*, vol. 67, núm. 6 (2009), pp. 315-332.

BARRALES, JORGE P., “Apreciaciones erróneas, esfuerzos dispersos e inconsciencia naval”, en *Boletín del Centro Naval*, núm. 843 (2016), pp. 164-175.

BARREIRO, JOSÉ C., “A formação da força de trabalho marítima no Brasil: cultura e cotidiano, tradição e resistência (1808-1850)”, en *Tempo*, vol. 15, núm. 29 (2010), pp. 189-209. Consultado en <http://www.scielo.br/pdf/tem/v15n29/08.pdf>

BARROW, JOHN, *The mutiny & piratical seizure of H.M.S. Bounty*, London, H. Milford, 1914. Consultado en [https://hdl.handle.net/2027/uc1.\\$b561325](https://hdl.handle.net/2027/uc1.$b561325)

BEALER, LEWIS W., "Bouchard in the Islands of the Pacific", en *Pacific Historical Review*, vol. 4, núm. (1935), pp. 328-342. Consultado en <https://www.jstor.org/stable/3634044>

BEALER, LEWIS W., *Los Corsarios de Buenos Aires, sus actividades en las guerras hispano-americanas de la independencia 1815-1821*, Buenos Aires, Coni, 1937.

BLACK, JEREMY, *War and the Cultural Turn*, Cambridge, Polity Press, 2012.

BOSCH, FELIPE, *Guillermo Brown: biografía de un almirante*, Buenos Aires, Alborada, 1966.

BOURKE, JOANNA, “New military history”, en HUGHES, MATTHEW y PHILPOTT, WILLIAM J. (eds.), *Palgrave Advances in Modern Military History*, London, Palgrave Macmillan, 2006, pp. 258-280.

BROWN, GORDON S., *Latin American Rebels and the United States 1806-1822*, Carolina del Norte, McFarland, 2015.

BRUIJN, JAAP R. Y VAN EYCK VAN HESLINGA, ELS, “Mutiny: Rebellion on the Ships of the Dutch East India Company”, en *The Great Circle*, vol. 4, núm. 1 (1982), pp. 1-9. Consultado en <http://www.jstor.org/stable/41562397>

BURZIO, HUMBERTO F., *Almirante Guillermo Brown: síntesis biográfica*, La Plata, Comisión Provincial de Homenaje al Almirante Guillermo Brown, 1957.

BURZIO, HUMBERTO F., *Armada Nacional. Reseña histórica de su origen y desarrollo orgánico*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1960.

BURZIO, HUMBERTO F., *Historia de la Escuela Naval Militar*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1972.

CAILLET-BOIS, RICARDO R., *Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, Emecé, 1944.

CAILLET-BOIS, RICARDO R., *Nuestros Corsarios. Brown y Bouchard en el Pacífico 1815-1816*, Buenos Aires, Imprenta de Buenos Aires, 1930.

CARPENTER, KENNETH J., *The history of scurvy & vitamin C*, Cambridge, University of Cambridge Press, 1988.

CARRANZA, ÁNGEL J., *Campañas Navales de la República Argentina*, 4 tomos, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1962.

CIGNOLI, FRANCISCO, *Médicos y cirujanos de corsarios y bucaneros*, Buenos Aires, Talleres Gráficos Emilio Fenner, 1951.

CRUZ BARNEY, OSCAR, *El Corso Marítimo*, México D.F., Universidad Nacional Autónoma de México, 2013.

CURRIER, THEODORE S., *Los corsarios del Río de la Plata*, Buenos Aires, Imprenta de la Universidad, 1929.

CURRIER, THEODORE S., *Los cruceros del General San Martín. Investigación sobre el corso norteamericano realizado con bandera de las Provincias Unidas*, Buenos Aires, Coni, 1944.

DA FONSECA FIGUERA, JOSÉ A., *David Jewett: una biografía para la historia de las Malvinas*, Buenos Aires, Sudamericana, 1985.

DE LORENZO, JOSÉ; DE MURGA, GONZÁLO y FERREIRO, MARTÍN, *Diccionario marítimo español*, Madrid, Establecimiento Tipográfico de T. Fortanet, 1865.
Consultado en https://archive.org/details/bub_gb_HmBGAAAAYAAJ

DE MARCO, MIGUEL Á., *Bouchard. Halcón de los mares. Corsario de la libertad*, Buenos Aires, Emecé, 2018.

DE MARCO, MIGUEL Á., *Corsarios argentinos: héroes del mar en la independencia y la guerra con el Brasil*, Buenos Aires, Emecé, 2013.

DESTÉFANI, LAURIO H., “Apogeo y decadencia del corso en la guerra contra el Brasil (1827-1828)”, en ARMADA ARGENTINA, *Historia Marítima Argentina*, tomo VI, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 413-467.

DESTÉFANI, LAURIO H., “Campañas corsarias de 1818 a 1825”, en ARMADA ARGENTINA, *Historia Marítima Argentina*, tomo V, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 463-505.

DESTÉFANI, LAURIO H., “Campaña corsaria de Brown (1815-1817). El juicio al Almirante”, en ARMADA ARGENTINA, *Historia Marítima Argentina*, tomo V, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 343-392.

DESTÉFANI, LAURIO H., “Cruceros de guerra y corso de 1826 con la Sarandí y la Chacabuco”, en ARMADA ARGENTINA, *Historia Marítima Argentina*, tomo VI, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 301-321.

DESTÉFANI, LAURIO H., “Guerra de corso contra el Brasil. Las campañas hasta fines de 1826”, en ARMADA ARGENTINA, *Historia Marítima Argentina*, tomo VI, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 255-299.

DESTEFANI, LAURIO H., *Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur, ante el conflicto con Gran Bretaña*, Buenos Aires, Edipress S.A., 1982.

DESTEFANI, LAURIO H., *Manual de Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, Tall. Graf. de la DIAB, 1980.

DI MEGLIO, GABRIEL, “La guerra de independencia en la historiografía argentina”, en CHUST, MANUEL Y SERRANO, JOSÉ A. (eds.), *Debates sobre las independencias iberoamericanas*, Madrid, AHILA-Iberoamericana-Vervuert, 2007, pp. 27-45.

DI MEGLIO, GABRIEL, “Soldados de la Revolución. Las Tropas Porteñas en la Guerra de Independencia (1810-1820)”, en *Anuario IEHS: Instituto de Estudios histórico sociales*, núm. 18 (2003), pp. 39-66. Consultado en [http://anuarioiehs.unicen.edu.ar/Files/2003/Soldados%20de%20la%20Revoluci%C3%B3n.%20Las%20tropas%20porte%C3%B1as%20en%20la%20guerra%20de%20independencia%20\(1810-1820\).pdf](http://anuarioiehs.unicen.edu.ar/Files/2003/Soldados%20de%20la%20Revoluci%C3%B3n.%20Las%20tropas%20porte%C3%B1as%20en%20la%20guerra%20de%20independencia%20(1810-1820).pdf)

DYE, IRA, “Early American Merchant Seafarers”, en *Proceedings of the American Philosophical Society*, vol. 120, núm. 5 (1976), pp. 331-360. Consultado en <https://www.jstor.org/stable/986266>

DYE, IRA, “The tattoos of early American seafarers, 1796-1818”, en *Proceedings of the American Philosophical Society*, vol. 133, núm. 4 (1989), pp. 520-554. Consultado en <https://www.jstor.org/stable/986875>

EISENTRAUT, THOMAS, “The life of simple sailors after 1700”, en BLEILE, RALF Y KRUGERA, JOACHIM (eds.), *Princess Hedvig Sofia’ and the Great Northern War*, Dresden, Sandstein Verlag, 2015, pp. 224-236. Consultado en https://media.hugendubel.de/shop/coverscans/241/24109592_LPROB.pdf

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, MARTÍN (ed.), *Diccionario marítimo español*, Madrid, Imprenta real, 1831. Consultado en <https://hdl.handle.net/2027/hvd.32044080602071>

FOOTITT, HILARY, “War and Cultural Studies in 2016: Putting “Translation” into the Transnational?”, en *Journal of War & Cultural Studies*, vol. 9, núm. 3 (2016), pp. 209-

221. Consultado en <http://centaur.reading.ac.uk/65649/>

FROGONI LACLAU, JORGE, *El pirata Almeida, corsario del Río de la Plata*, Montevideo, Torre del Vigía, 2006.

FRYKMAN, NIKLAS, “The mutiny on the Hermione: Warfare, revolution, and treason in the Royal Navy”, en *Journal of Social History*, vol. 44, núm. 1 (2010), pp. 159-187. Consultado en <http://www.jstor.org/stable/40802113>

FRYKMAN, NIKLAS; ANDERSON, CLARE; VAN VOSS, LEX H. Y REDIKER, MARCUS, “Mutiny and maritime radicalism in the Age of Revolution: An introduction”, en *International Review of Social History*, vol. 58, núm. 21 (2013), pp. 1-18. Consultado en https://www.researchgate.net/publication/259438343_Mutiny_and_Maritime_Radicalism_in_the_Age_of_Revolution_An_Introduction

GÁMEZ DUARTE, FELICIANO, *El desafío insurgente. Análisis del curso hispanoamericano desde una perspectiva peninsular: 1812-1828* (Tesis de doctorado), Cádiz, Universidad de Cádiz, 2004. Consultado en <http://uca-es.academia.edu/FelicianoGómezDuarte>

GARCÍA DOMINGO, ENRIQUE, *El trabajo en la marina mercante española en la transición de la vela al vapor 1834-1914* (Tesis de doctorado), Barcelona, Universitat de Barcelona, 2013. Consultado en http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/50509/1/egd_tesis.pdf

GARRIDO, DANIEL C., *Las ordenanzas de corso y el marco de actuación corsario* (Tesis de doctorado), Madrid, Universidad Carlos III, 2016. Consultado en <https://e-archivo.uc3m.es/handle/10016/23803>

GELLY, ELSA, *Constitución de la Nación Argentina: Comentada y Concordada*, Buenos Aires, La Ley, 2004.

GELMAN, JORGE Y SANTILLI, DANIEL, “Los salarios y la desigualdad en Buenos Aires, 1810-1870”, en *América Latina en la Historia Económica*, vol 21, núm. 3 (2014), pp. 83-115. Consultado en <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/33331>

GERDING, EDUARDO C., “Bynnon: coraje galés en Carmen de Patagones”, en *Boletín del Centro Naval*, núm. 820 (2008), pp. 189-200.

GERDING, EDUARDO C., “El sargento mayor de marina Thomas Taylor y la Sra. Mary Clarke”, en *Boletín del Centro Naval*, núm. 812 (2005), pp. 369-372.

GERDING, EDUARDO C., *La Saga de David Jewett*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2006.

GIANELLO, LEONCIO, *Almirante Guillermo Brown*, Buenos Aires, Ángel Estrada y Cía., 1957.

GIANELLO, LEONCIO Y PICCIRILLI, RICARDO, *Biografías Navales*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1963.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, JOSÉ I., “La vida a bordo en la época de Trafalgar”, en *Revista general de marina*, vol. 249, núms. 8-9 (2005), pp. 187-218. Consultado en <http://3decks.pbworks.com>

GONZÁLEZ CALLEJA, EDUARDO, “La cultura de guerra como propuesta historiográfica: una reflexión general desde el contemporaneísmo español”, en *Historia Social*, núm. 61 (2008), pp. 68-70. Consultado en <http://www.jstor.org/stable/40658117>.

HEAD, DAVID, “New Nations, New Connections: Spanish American Privateering from the United States and the Development of Atlantic Relations”, en *Early American Studies*, vol. 11, núm. 1 (2013), pp. 161-175. Consultado en <https://www.jstor.org/stable/23546708>

HEAD, DAVID, *Privateers of the Americas: Spanish American Privateering from the United States in the Early Republic*, Georgia, University of Georgia Press, 2015.

HECHTER, MICHAEL; PFAFF, STEVEN Y UNDERWOOD, PATRICK, "Grievances and the Genesis of Rebellion: Mutiny in the Royal Navy, 1740 to 1820", en *American Sociological Review*, vol. 81, núm. 1 (2015), pp. 165-189.

HEMINGWAY, ERNEST, *El viejo y el mar*, Buenos Aires, Planeta Bolsillo, 1997.

HENNINGSEN, HENNING, *Crossing the Equator. Sailors' baptism and other initiation rites*, Copenhagen, Munksgaard, 1961.

HERSH, CARIE L., "Crossing the Line: Sex, Power, Justice, and the U.S Navy at the Equator", en *Duke Journal of Gender Law & Policy*, vol. 9, núm. 2 (2002), pp. 277-324. Consultado en <https://scholarship.law.duke.edu/djglp/vol9/iss2/8>

"Introduction: The Age of Revolutions, c. 1760-1840. Global Causation, Connection, and Comparison", en ARMITAGE, DAVID y SUBRAHMANYAM, SANJAY (eds.), *The Age of Revolutions in Global Context, c. 1760-1840*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2010, pp. xxii – xxxii.

HOBBSAWM, ERIC J., *La era de la Revolución, 1789-1848*, Buenos Aires, Crítica, 2009.

HOBBSAWM, ERIC J., *Rebeldes primitivos: Estudio sobre las formas arcaicas de los movimientos sociales en los siglos XIX y XX*, Buenos Aires, Ariel, 1983.

HOPKINS, FRED, "For Freedom and Profit: Baltimore Privateers in the Wars of South American Independence", en *The Northern Mariner/le marin du nord*, vol. 18, núm. 3-4 (2008), pp. 93-104. Consultado en https://www.cnrs-scrn.org/northern_mariner/vol18/tnm_18_3-4_93-104.pdf

JAFFER, AARON, *Lascars and Indian Ocean Seafaring, 1780-1860: Shipboard Life, Unrest and Mutiny*, Suffolk, Boydell Press, 2015.

JEHA, SILVANA C., “A Cidade-encruzilhada: o Rio de Janeiro dos marinheiros, século XIX”, en *Revista Do Arquivo Geral Da Cidade Do Rio de Janeiro*, núm. 9 (2015), pp. 77-89. Consultado en <http://wpro.rio.rj.gov.br>

JEHA, SILVANA C., *A galera heterogênea: naturalidade, trajetória e cultura dos recrutas e marinheiros da Armada Nacional e Imperial do Brasil (1822-1854)* (Tesis de doctorado), Rio de Janeiro, Pontifícia Universidade Católica Do Rio de Janeiro, 2011. Consultado en <https://ufrj.academia.edu/SilvanaJeha>

JONES, A. G. E., “New light on James Weddell master of the Brig Jane of Leith”, en *Scottish Geographical Magazine*, vol. 81, núm. 3 (1965), pp. 182-187.

KARSTEN, PETER, "The ‘New’ American Military History: A Map of the Territory, Explored and Unexplored", en *American Quarterly*, vol. 36, núm. 3 (1984), pp. 389-418. Consultado en <https://www.jstor.org/stable/2712740>

KEEN, BENJAMIN, *David Curtis De Forest and the Revolution of Buenos Aires*, Westport, Greenwood Press, 1970.

LAERCIO, DIÓGENES, *Los diez libros de Diógenes Laercio sobre las vidas, opiniones y sentencias de los filósofos ilustres* (trad. D. Josef Ortíz y Sanz), Tomo I, Madrid, Imprenta Real, 1792. Consultado en <https://hdl.handle.net/2027/ucm.5327135130>

LAJOUS, FRANCISCO F.; MARTÍ GARRO, PEDRO E.; PEREIRA LAHITTE, CARLOS T.; PENAS, AGUSTÍN R. Y BURZIO, HUMBERTO F., *Hipólito Bouchard: marino al servicio de la independencia argentina y americana*, Buenos Aires, Comando en Jefe de la Armada, 1967.

LAVERY, BRIAN, *Nelson’s Navy: the ships, men and organisation 1793-1815*, London, Naval Institute Press, 1989.

LINEBAUGH, PETER Y REDIKER, MARCUS, *La Hidra de la Revolución. Marineros, Esclavos y Campesinos en la Historia Oculta del Atlántico*, Barcelona, Crítica, 2005.

LLOYD, CHRISTOPHER C., “The conquest of scurvy”, en *The British Journal for the History of Science*, vol. 1, núm. 4 (1963), pp. 357-363.

LOHNES, BARRY J., “British naval problems at Halifax during the war of 1812”, en *The Mariner’s Mirror*, vol. 59, núm. 3 (1973), pp. 317-333.

LUQUI-LAGLEYZE, JULIO M., “Los oficiales del almirante Brown: estudio sobre el origen y reclutamiento de la oficialidad naval de las guerras de la independencia y del Brasil 1810-1830”, en *Temas de historia argentina y americana*, núm. 19 (2011), pp. 185-225. Consultado en <http://bibliotecadigital.uca.edu.ar/repositorio/revistas/oficiales-almirante-brown-estudio-origen.pdf>

LUQUI-LAGLEYZE, JULIO M., “El aporte extranjero a la conformación de las tripulaciones de las escuadras argentinas en las guerras de independencia y del Brasil, 1814-1830”, en *Temas de historia argentina y americana*, núm. 10 (2007), pp. 89-131. Consultado en <http://bibliotecadigital.uca.edu.ar/repositorio/revistas/temas-de-historia10.pdf>

LUQUI-LAGLEYZE, JULIO M., “Algunos aspectos de la organización y desempeño de la Sanidad Naval durante la Guerra de la Independencia (1810 – 1820)”, en *Revista Digital del Instituto Universitario Naval*, núm. 4 (2009), pp. 1-22. Disponible en <http://www.ara.mil.ar/archivos/Docs/06.luqui.pdf>

MAGIORKINIS, EMMANUIL; BELOUKAS, APOSTOLOS Y DIAMANTIS, ARISTIDIS, “Scurvy: past, present and future”, en *European Journal of Internal Medicine*, vol. 22, núm. 2 (2011), pp. 147-152. Consultado en https://www.academia.edu/7323416/Scurvy_past_present_and_future

MASSONS, JOSÉ H., “El escorbuto en el siglo XVIII”, en *Revista de la Reial Acadèmia*

de Medicina de Barcelona, vol. 5, núm. 3 (1990), pp. 163-170. Consultado en <https://www.raco.cat/index.php/RevistaRAMB/article/view/71519/91080>

MCCARTHY, MATTHEW, *Privateering, Policy and British Policy in Spanish America, 1810-1830*, Suffolk, Boydell Press, 2013.

MEDINA, JOSÉ T., *La Expedición De Corso Del Comodoro Guillermo Brown en aguas del Pacífico, octubre de 1815-junio de 1816*, Buenos Aires, Imprenta Jacobo Peuser, 1928.

MILNE, IAIN, "Who was James Lind, and what exactly did he achieve", en *Journal of the Royal Society of Medicine*, vol. 105, núm. 12 (2012), pp. 503-508. Consultado en <http://jameslindlibrary.org/wp-data/uploads/2016/07/J-R-Soc-Med-2012-12-Milne-503-8.pdf>

MITRE, BARTOLOMÉ, "El crucero de La Argentina. (1817-1819)", en *Páginas de Historia*, Buenos Aires, La Nación, 1909, pp. 57-108. Consultado en <https://archive.org/details/pginasdehistor00mitr>

MORELL, FRANCISCO L. D., "La ciencia náutica de la época", en ARMADA ARGENTINA, *Historia Marítima Argentina*, tomo V, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 75-100.

MOYA SORDO, VERA, "Motines masivos en las armadas británica, francesa y española a finales del siglo XVIII: una perspectiva comparativa", en *Derroteros de la Mar del Sur*, núm. 20-21 (2012-2013), pp. 51-52. Consultado en <https://www.academia.edu/11272582>

MUZZIO, RODOLFO A., *Fragata "Hércules" y Bergantín "La Santísima Trinidad". Relato documentado*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1955.

OYARZÁBAL, GUILLERMO A., *Guillermo Brown*, Buenos Aires, Histórica, 2006.

PAPPALARDO, BRUNO, *How to Survive in the Georgian Navy*, London, Osprey, 2019.

PÉREZ-MALLAÍNA, PABLO E., *Los hombres del océano: Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias: Siglo XVI*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Diputación de Sevilla, 1992. Consultado en <http://www.gbv.de/dms/sub-hamburg/122572378.pdf>

PETERSON, HAROLD, *La Argentina y los Estados Unidos: Tomo I. 1810-1914*, Buenos Aires, Hyspamerica, 1985.

PICCIRILLI, RICARDO, *Lecciones de Historia Naval Argentina*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1967.

QUARTARUOLO, MARIO V., “Campaña corsaria de Bouchard con “La Argentina” 1817-1819”, en ARMADA ARGENTINA, *Historia Marítima Argentina*, tomo V, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1987, pp. 429-462.

QUARTARUOLO, MARIO V., *Fragata La Argentina. Su vuelta al mundo (1817-1819)*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1967.

RABINOVICH, ALEJANDRO M., “El fenómeno de la deserción en las guerras de la revolución e independencia del Río de la Plata: 1810 – 1829”, en *Estudios Interdisciplinarios de America Latina y el Caribe*, vol. 22, núm. 1 (2011), pp. 33-56. Consultado en https://www.academia.edu/4222233/El_fen%C3%B3meno_de_la_deserci%C3%B3n_en_las_guerras_de_la_revoluci%C3%B3n_e_independencia_del_R%C3%ADo_de_la_Plata._Elementos_cuantitativos_y_cualitativos_para_un_an%C3%A1lisis._1810-1829

RABINOVICH, ALEJANDRO M., *Ser soldado en las Guerras de Independencia. La experiencia cotidiana de la tropa en el Río de la Plata, 1810-1824*, Buenos Aires, Sudamericana, 2013.

RATTO, HÉCTOR R., *Almirante Guillermo Brown*, Buenos Aires, Departamento de Estudios Históricos Navales, 1961.

RATTO, HÉCTOR R., *Capitán de Navío Hipólito Bouchard*, Buenos Aires, Secretaría de Estado de Marina, 1961.

RATTO, HÉCTOR R., *Historia de la enseñanza naval en la Argentina*, Buenos Aires, Fray Mocho, 1944.

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la lengua castellana*, Madrid, Imprenta Real, 1817. Consultado en <https://hdl.handle.net/2027/ucm.5310803938>

REAL ACADEMIA ESPAÑOLA, *Diccionario de la lengua castellana*, Paris, Masson É Hijo, 1826. Consultado en [https://hdl.handle.net/2027/uc1.\\$c234322](https://hdl.handle.net/2027/uc1.$c234322)

REDIKER, MARCUS, *Between the Devil and the Deep Blue Sea: merchant seamen, pirates and the Anglo-American maritime world, 1700-1750*, Cambridge, University Press, 1989.

REDIKER, MARCUS, *Outlaws of the Atlantic: Sailors, Pirates, and Motley Crews in the Age of Sail*, Boston, Beacon Press, 2014.

REDIKER, MARCUS, *Slave Ship: a Human History*, New York, Viking, 2007.

REDIKER, MARCUS, *Villains of All Nations: Atlantic Pirates in the Golden Age*, Boston, Beacon Press, 2004.

RODRIGUES, JAIME, “Embarca agora a primeira vez: marinheiros na rota Lisboa-Rio de Janeiro nos séculos XVIII e XIX”, en *Revista Do Arquivo Geral Da Cidade Do Rio de Janeiro*, núm. 9 (2015), pp. 15-30. Consultado en http://wpro.rio.rj.gov.br/revistaagcrj/wp-content/uploads/2016/11/e09_ax03.pdf

RODRIGUES, JAIME, “Um mundo novo no Atlântico: marinheiros e ritos de passagem na linha do equador, séculos XV-XX”, en *Revista Brasileira de História*, vol. 33, núm. 65 (2013), pp. 235-276. Consultado en <http://www.scielo.br/pdf/rbh/v33n65/10.pdf>

RODRIGUES, JAIME, “Um sepulcro grande, amplo e fundo: saúde alimentar no Atlântico, séculos XVI ao XVIII”, en *Revista de História*, núm. 168 (2013), pp. 325-350. Consultado en <http://www.scielo.br/pdf/rh/n168/0034-8309-rh-168-00325.pdf>

RODRÍGUEZ, HORACIO Y ARGUINDEGUY, PABLO E., *Buques de la Armada Argentina 1810-1852. Sus comandos y operaciones*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1999.

RODRÍGUEZ, HORACIO Y ARGUINDEGUY, PABLO E., *El Corso Rioplatense*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1996.

RODRÍGUEZ, HORACIO Y ARGUINDEGUY, PABLO E., *Guillermo Brown: apostillas de su vida*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1994.

RODRÍGUEZ, HORACIO Y ARGUINDEGUY, PABLO E., *Nómina de oficiales navales argentinos. 1810-1900*, Buenos Aires, Instituto Nacional Browniano, 1998.

ROSE, ELIHU, “The anatomy of mutiny”, en *Armed Forces & Society*, vol. 8, núm. 4 (1982), pp. 561-574. Consultado en <https://journals.sagepub.com>

ROUQUIÉ, ALAIN, *Poder Militar y Sociedad Política en la Argentina*, Tomo I, Buenos Aires, Hyspamerica, 1986.

RUIZ MORENO, ISIDORO J., *Campañas militares argentinas. La política y la guerra*, Buenos Aires, Emecé, 2005.

SAGASTUME, JUAN C., “Bases para un Estudio sobre la Sociología Marinera”, en *Boletín del Centro Naval*, vol. 111, núm. 770 (1993), pp. 259-266.

SEMBA, RICHARD D., "Vitamin A Deficiency in Nineteenth Century Naval Medicine", en *World review of nutrition and dietetics*, núm. 104 (2012), pp. 1-19.

SHANNON, BYRNE, "Baltimore's Piratical Patriot Privateers: The Arrogante Barcelones, 20 U.S. 496 (1822)", en *Legal History Publications*, núm. 49 (2014), pp. 1-38. Consultado en https://digitalcommons.law.umaryland.edu/mlh_pubs/49/

SOPRANO, GERMÁN y RABINOVICH, ALEJANDRO, "Para una historia social de la guerra y los militares en Sudamérica. Perspectivas de historia comparada, conectada y de largo plazo. Siglos XIX-XX", en *Polhis. Revista Bibliográfica del Programa Interuniversitario de Historia Política*, vol. 10, núm. 20 (2017), pp. 5-19. Consultado en <http://polhis.com.ar/index.php/PolHis/article/view/264>

SOTOMAYOR TRIBÍN, HUGO A., "Epidemias de escorbuto y beriberi en la historia de Colombia", en *Medicina*, vol. 15, núm. 2 (1993), pp. 34-36. Consultado en <https://revistamedicina.net/ojsanm/index.php/Medicina/article/view/33-8/1081>

SPINELLI, GUILLERMO (dir.); CHALIER, GUSTAVO; FOLCHER, FERNANDO; IZARRA, LUCIANO; SANTOS LA ROSA, MARIANO; VENTURINI, FRANCESCO Y VILAR, GERARDO, *Argentina desde el mar: introducción a la historia naval argentina 1776-1852*, Buenos Aires, Armada Argentina, 2014.

TANZI, HÉCTOR J., *Compendio de Historia Marítima Argentina*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 1994.

TANZI, HÉCTOR J., *La vida a bordo en la época de Brown*, Buenos Aires, Comisión de Estudios Históricos Navales, 2004.

TAWES, MEGAN E., "The Santa Maria: Baltimore Privateering and Piracy during the Latin American Revolutions", en *Legal History Publications*, núm. 44 (2013). Consultado en https://digitalcommons.law.umaryland.edu/mlh_pubs/44

TEMPÈRE, DELPHINE, "Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la

navegación española del siglo XVII”, en *Iberoamericana* (2001-), vol. 2, núm. 5 (2002), pp. 103-120. Consultado en <https://journals.iai.spk-berlin.de>

TESLER, MARIO, *Expedición de David Jewett a las Islas Malvinas 1820-1821*, Santa Fe, Universidad Nacional del Litoral, 1968.

THOMPSON, EDWARD P., *Costumbres en común*, Barcelona, Crítica, 1995.

THOMPSON, EDWARD P., *La Formación de la Clase Obrera en Inglaterra*, Tomo I, Barcelona, Crítica, 1989.

VALE, BRIAN, “The Conquest of Scurvy in the Royal Navy 1793-1800: A Challenge to current orthodoxy”, en *The Mariner’s Mirror*, vol. 94, núm. 2 (2008), pp. 160-175.

VALE, BRIAN Y GRIFFITH, EDWARDS, *Physician to the Fleet: The Life and Times of Thomas Trotter 1760-1832*, Woodbridge, The Boydell Press, 2011.

VALE, BRIAN, *Una guerra entre ingleses. Brasil contra Argentina en el Río de la Plata 1825-1830*, Buenos Aires, Instituto de Publicaciones Navales, 2005.

VERNE, JULIO, *Veinte mil Leguas de Viaje Submarino*, Planeta, Buenos Aires, 2005.

VILLEGAS BASAVILBASO, BENJAMÍN, *El Almirante Guillermo Brown en nuestra historia*, Buenos Aires, Centenario, 1917.

VILLEGAS BASAVILBASO, BENJAMÍN, *Guillermo Brown. 1777-1857: primer almirante de las Provincias Unidas del Río de la Plata*, Buenos Aires, Monquat & Bonthoux, 1919.

GLOSARIO

Este apartado no pretende sustituir a cualquiera de los clásicos glosarios de terminología naval realizados por marinos y gente de mar. Tampoco intenta ahorrar en la consulta de algún diccionario de términos marítimos. Simplemente, presenta cierto conjunto de definiciones para que el lector pueda tener una comprensión más cabal y profunda de las temáticas investigadas.

Abordar: acercar la borda de la embarcación propia con la de otra nave.

Achicar: extraer el agua de un buque.

Aferrar: recoger en pliegues una vela y sujetarla por medio de tomadores, para que no tome viento.

Amarinerar: formar como marinero a un individuo realizando tareas a bordo de la embarcación.

Aparejo: Todos los palos, velas, cabos y demás elementos necesarios para que un barco navegue.

Arboladura: conjunto de palos y otras piezas que sostienen las velas de una embarcación.

Autonomía: capacidad máxima de una embarcación para realizar un viaje por mar, sin proveerse de agua y víveres.

Babor: banda o costado izquierdo del buque, mirando desde popa a proa.

Bajel: sinónimo de nave.

Bergantín: embarcación de dos palos, velas cuadradas y bajo calado.

Bergantín Goleta: embarcación mixta, mezcla de bergantín y goleta, con dos palos, uno con velas cuadradas y el otro con velas cangrejas.

Braguero: cabo grueso que servía en los buques para moderar el retroceso producido por el disparo de las piezas de artillería.

Calado: profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de una embarcación.

Cañonera: pequeña embarcación normalmente utilizada en lagos, ríos o en las zonas costeras.

Cofa: plataforma de la parte superior de algunos palos del barco. Desde ahí se efectúan las maniobras de las velas altas y se colocan los vigías.

Corbeta: embarcación similar a la fragata, pero de menor tamaño. Poseían hasta 30 cañones de mediano y pequeño calibre.

Cubiertas: cada una de las superficies o suelos de madera de un buque que, a diferentes alturas, dividen al buque horizontalmente.

Dotación: el conjunto de hombres que forman la tripulación y la guarnición del buque.

Entrepunte: el espacio entre cubiertas.

Escalerilla: también llamado acompañante, es una escotilla levantada y con ventanas en la cubierta de un barco, con una escalera que conduce abajo, a las cabinas principales.

Estribor: banda o costado derecho del buque, mirando desde popa a proa.

Falúa: también llamada falucho. Barco de vela pequeño, que puede tener una o dos velas latinas.

Filástica: hilo con que están formados todos los cordones y cabos de las embarcaciones.

Flechastes: cada uno de los cordeles que forman una red, entre los obenques o cables, creando una escala de mano para trepar a los palos o mástiles y el estay de un buque. Forma parte de la jarcia y de la arboladura.

Fragata: embarcación de tres palos y velas cuadradas. Generalmente poseía dos cubiertas con un armamento que oscilaba entre los 30 y los 42 cañones.

Goleta: buque de vela de dos y hasta tres palos.

Jarcia: es el conjunto de todo el cordaje de un buque, y el título de toda pieza entera de cuerda.

Mástil: gran palo vertical que sujeta las velas. Los barcos grandes pueden tener varios mástiles, variando su número, tamaño y disposición en función del tipo de barco.

Meollar: hilo grueso que se forma de dos, tres o más filásticas y sirve para forrar toda clase de cabos.

Navío: embarcación de grandes dimensiones, con más de una cubierta.

Obenques: cada uno de los cables gruesos con que se sostiene y sujeta un palo, mástil, o mastelero desde su cabeza a la cofa correspondiente por una y otra banda.

Pabellón: bandera que indica la nacionalidad de un buque.

Palamenta: conjunto de remos de una embarcación.

Palos: destinados a sostenerlas velas. El lanzado hacia la proa se llama bauprés. Los tres o cuatro verticales (cuando correspondan) se llaman de proa a popa: trinquete, mayor, mesana y contramesana. Los palos constan de tres secciones: palo macho,

mastelero y mastelerillo.

Paños: las velas que lleva el buque.

Popa: parte trasera de una nave.

Proa: parte delantera de una nave.

Puente: estructura elevada, desde donde se gobierna un buque.

Sotavento: parte contraria a aquella de donde viene el viento.

Sumaca: embarcación pequeña, con dos palos y de poco calado, muy apta para navegar el Río de la Plata.

Tomadores: tiras de lona que sirven para mantener sujetas las velas en las vergas.

Vela: pieza de tela utilizada para propulsar una embarcación mediante la acción del viento sobre ella.

Velamen: el conjunto de todas las velas de la embarcación forma el velamen.

Vergas: perchas a la cual se aseguran las velas.

ANEXO

1. Marineros de los corsarios *Recompensa*, *Provinciano Oriental* y *Carlota* 1827-1828

A continuación, detallamos a los individuos empleados como marineros en tres balleneras corsarias durante la guerra con el Brasil. Siempre que las fuentes lo permitan, detallamos su nombre completo, su edad y su procedencia, tal cual figura en los documentos. También se detalla el tipo y nombre de la nave, y el año en el que sirvió.

No.	Nombre completo	Empleo	Origen	Edad	Nave	tipo	Año
1	Raimundo Corso	Marinero	Génova	n/d	Recompensa	Ballenera	1827
2	José Corso	Marinero	Génova	n/d	Recompensa	Ballenera	1827
3	José Bello	Marinero	Génova	n/d	Recompensa	Ballenera	1827
4	Antonio Sipede	Marinero	Génova	n/d	Recompensa	Ballenera	1827
5	Antonio Lavalle	Marinero	Génova	n/d	Recompensa	Ballenera	1827
6	José Arengo	Marinero	Génova	n/d	Recompensa	Ballenera	1827
7	José Calvi	Marinero	Génova	n/d	Recompensa	Ballenera	1827
8	Humberto Corso	Marinero	Génova	n/d	Recompensa	Ballenera	1827
9	José Ganselo	Marinero	Génova	n/d	Recompensa	Ballenera	1827
10	Juan Apostol	Marinero	Italia	42	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
11	Fortunato	Marinero	Italia	40	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
12	Carlos Furnie	Marinero	Francés	33	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
13	José Hanicam	Marinero	Francés	28	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
14	Juan Ducas	Marinero	Francés	26	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
15	Luis Cormi	Marinero	Francés	26	Provinciano Oriental	Ballenera	1828

16	José Joagrimo	Marinero	Gallego	30	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
17	José Deongon	Marinero	Francés	27	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
18	Luis Martin	Marinero	Francés	20	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
19	Juan Beilanchon	Marinero	Inglés	27	Provinciano Oriental	Ballenera	1828
20	Francisco Cabayero	Marinero	Portugal	27	Carlota	Ballenera	1828
21	Leandro Manis	Marinero	Corrientes	24	Carlota	Ballenera	1828
22	Antonio Silva	Marinero	Portugal	19	Carlota	Ballenera	1828
23	José Eldreg	Marinero	Inglaterra	38	Carlota	Ballenera	1828
24	Francisco Bron	Marinero	Inglaterra	40	Carlota	Ballenera	1828
25	Tomas Piner	Marinero	Inglaterra	43	Carlota	Ballenera	1828
26	Hulime Williams	Marinero	Inglaterra	28	Carlota	Ballenera	1828
27	Alejandro Laleno	Marinero	Grecia	29	Carlota	Ballenera	1828
28	Geronimo Debons	Marinero	Inglaterra	39	Carlota	Ballenera	1828
29	Juan Molina	Marinero	Buenos Aires	41	Carlota	Ballenera	1828
30	Antonio Corso	Marinero	Portugal	38	Carlota	Ballenera	1828

Fuente: Estadística de elaboración propia en base a los roles de tripulación disponibles en: AGN, X, 4-5-4, Gobierno, Ministerio de Guerra.

2. Índice de motines 1815-1828

El presente cuadro comprende los amotinamientos en embarcaciones corsarias de las Provincias Unidas del Río de la Plata, entre 1815 y 1828. Se detalla nombre y tipo de embarcación, la autoridad a cargo, una fecha aproximada del evento y el número de patente (*este dato puede encontrarse vacío en algunas ocasiones, debido a que se trata de un buque auxiliar incorporado al corso del buque captor o porque presenta una patente en blanco*).

No.	Embarcación	Tipo	Comandante responsable	Mes	Año	Patente n°
1	Mendocino	Goleta	n/d	Octubre	1816	52
2	Independencia	Goleta	Miguel Ferrer	n/d	1816	56
3	Carmen	Goleta	Amado Rosignol	n/d	1816	-
4	San Antonio	Goleta	n/d	n/d	1817	-
5	Chacabuco	Barca	Hugo Davey	n/d	1817	85
6	Moteczuma	Bergantín	Jorge H. Ross	Enero	1817	66
7	La Argentina	Fragata	Hipólito Bouchard	Mayo	1817	116
8	Invencible	Bergantín	David Jewett	Septiembre	1817	-
9	Santafecino	Goleta	Squire Fisk	n/d	1817	55
10	Santa Rosa de Chacabuco	Corbeta	José Turner	n/d	1818	88
11	Santa Rosa de Chacabuco	Corbeta	Nate Mc Donald	n/d	1818	88
12	Vigilancia	Fragata	Jorge H. Ross	n/d	1818	125
13	General San Martín	n/d	José W. Stafford	Abril	1818	83
14	General San Martín	n/d	José W. Stafford	Abril	1818	83
15	General San Martín	n/d	José W. Stafford	Agosto	1818	83
16	Luisa	Fragata	Smith	Octubre	1818	-
17	Luisa	Fragata	George Clark	Febrero	1819	-
18	Heroína	Fragata	David Jewett	Agosto	1820	-
19	Carlota	Fragata	William Edwards	Agosto	1820	-
20	Carlota	Fragata	William Edwards	Septiembre	1820	-
21	Heroína	Fragata	David Jewett	Septiembre	1820	-
22	Heroína	Fragata	David Jewett	Noviembre	1820	-
23	General Rondeau	Bergantín	David Miles	n/d	1820	221
24	Oriental Argentino	Bergantín	Pedro Dautant	Agosto	1826	94

25	Cacique	Bergantín	Juan Gray	Septiembre	1827	-
26	Bravo Coronel	Goleta	Domingo	Febrero	1828	173
	Olavarría		Terrizano			
27	Colombiana	Goleta	Gerard Fisher	n/d	1828	174

Fuente: Estadística de elaboración propia en base a: RODRIGUEZ, HORACIO Y ARGUINDEGUY, Pablo E., *El Corso Rioplatense*, Buenos Aires, Instituto Browniano, 1996.